

Proposta para uma nova estrutura socioespacial do DIA:

**a busca da transformação da vida urbana e do
espaço público em prol da dimensão humana**

ANA LÚCIA PINTO DO NASCIMENTO ALVARO

**PROPOSTA PARA UMA NOVA ESTRUTURA
SOCIOESPACIAL DO DIA:
A BUSCA DA TRANSFORMAÇÃO DA VIDA URBANA E DO
ESPAÇO PÚBLICO EM PROL DA DIMENSÃO HUMANA**

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO APRESENTADO AO
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UNIVERSIDADE
FEDERAL DE SERGIPE, COMO PARTE INTEGRANTE DA DISCIPLINA DE
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II, PARA GRADUAÇÃO EM
ARQUITETURA E URBANISMO.

ORIENTAÇÃO: PROF. DR. CESAR HENRIQUES MATOS E SILVA

LARANJEIRAS | SE
2019

AGRADECIMENTOS

A realização deste trabalho de conclusão de curso foi, de fato, uma grande jornada. Foram muitas oportunidades de crescimento, superação e aceitação ao longo dos, praticamente, dois anos de disciplinas de final de curso e adiamentos desse encerramento. Mas me alegro em dizer que essa conclusão tem sido absolutamente gratificante, a sensação de dever cumprido acalenta. É uma virada de página. Um novo começo. E nisso, só posso agradecer, primeiramente e antes de tudo, a Deus. O Divino Criador que me permitiu chegar aqui neste ponto com saúde e rodeada de pessoas que contribuíram imensamente para o meu desenvolvimento como ser humano, porque é a essência do que sou antes de ser uma profissional de Arquitetura e Urbanismo.

De todas essas pessoas, têm o meu agradecimento eterno a minha família, meu pilar. Meu apoio. Sempre. Minha mãe Glória e meu pai Raimundo, os melhores do mundo. Minhas irmãs Cissa e Patrícia, que me sustentam uma de cada lado, me fazendo acreditar sempre que sou capaz de realizar o que quer eu queira. Meu sobrinho Matheus, que diverte meus dias e me ajudou imensamente a trocar o estresse das horas de trabalho por momentos de descanso. E meu cunhado Noel, que me recebe de braços abertos, completando o ambiente de paz e acolhimento que encontrei em Bom Jesus da Lapa.

Agradeço também a três pessoas especiais que entraram na minha vida e sempre me incentivaram e confiaram em mim nessa empreitada de cursar uma nova faculdade. Bruno, Cristina e Seu Alvaro, muito, muito e sempre obrigada.

Esta jornada de crescimento também me deu dois amigos-irmãos com quem compartilhei os melhores momentos do curso com risadas, trabalhos, broncas, viagens, cafés, biscoito e bolos de chocolate. Glackson e Taciana, com vocês quero compartilhar muito mais da vida. Amo vocês. Agradeço também aos professores com quem tive a oportunidade de sempre aprender. Muito obrigada, professores do DAU, que conquistaram meu respeito e admiração. Em particular: Cesar

Henriques Matos e Silva, obrigada pela orientação neste trabalho. Rozana Rivas de Araújo, obrigada por ter sido quem proporcionou a primeira visualização e o desejo de realizar esta ideia no TCC. Agradeço também, especialmente, a Aline Coelho Sanches, que definitivamente marcou positivamente o meu caminho, com suas aulas aprendi muito mais que História da Arquitetura e Urbanismo e Betânia Brendle, obrigada por ter me ensinado a me deleitar com a arquitetura, suas aulas sempre foram uma inspiração.

Por fim, agradeço também a todas as pessoas que passaram pela minha vida durante esses anos de curso. Agradeço, de coração, a todos, mesmo aos que simplesmente passaram, às pessoas que me deram palavras de apoio e força nessa empreitada, aos amigos que duraram uma temporada, aos que nem amigos foram, mas que alguma coisa, me ensinaram. Obrigada de verdade, vocês são parte da minha história e fizeram do meu caminho algo sempre enriquecedor e fonte de crescimento.

RESUMO

No processo de desenvolvimento das cidades contemporâneas as aglomerações industriais têm sido palco de um constante fenômeno de substituição, uma vez que frequentemente elas têm se tornado áreas esvaziadas com relações espaciais enfraquecidas na configuração urbana da cidade. A espacialidade industrial, diferenciada pelas conformações de uma escala de grandes dimensões, exaurida de sua função original, deixa de proporcionar a troca entre atividades e indivíduos tal como a deve realizar um espaço urbano. Nesse sentido, este trabalho propõe uma nova estrutura urbana para o Distrito Industrial de Aracaju – DIA, tendo como foco principal compreender as potencialidades que uma área como esta pode oferecer ao restabelecimento do espaço público, não mais a partir de uma escala industrial. Assim, buscou-se elaborar uma proposta de estrutura urbana, visando a transformação da vida da cidade e do espaço público a partir de um desenho baseado na dimensão humana. Assim, foi necessário, estabelecer novos parâmetros urbanísticos pautados na escala humana e novas configurações de desenho para o espaço público; analisar e propor novas possibilidades de uso do solo diversificados; e analisar e propor novas condições de mobilidade. Nossa intenção é contribuir para a ampliação do debate acerca da significação dos cheios e vazios de uma rede urbana; das possibilidades de revitalização de áreas industriais; do entendimento da mobilidade como fator de desenvolvimento; das propriedades do espaço público frente ao estabelecimento da vida social urbana; e, principalmente, das possibilidades de romper com a atual lógica de crescimento e expansão das cidades brasileiras.

Palavras chave: espaço público – dimensão humana – vitalidade urbana

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

	Figuras
Figura 1 – As mudanças contínuas da natureza instável da cidade contemporânea.....	29
Figura 2 – Vinculação entre a pirâmide dos valores posicionados e a pirâmide social.....	32
Figura 3 – Zoneamento X Valor posicional na cidade moderna.....	33
Figura 4 – Arredores do DIA na época da implantação.....	54
Figura 5 – Principais processos que influenciaram as transformações socioespaciais em Aracaju a partir da década de 70.....	55
Figura 6 – Manutenção das características morfológicas do DIA.....	57
Figura 7 – Proteção natural da implantação do DIA.....	58
Figura 8 – Localização do DIS e do DIA frente rodovias e BRs.....	60
Figura 9 – Comparação entre a mancha urbana de Aracaju até década de 70 e a do DIA.....	61
Figura 10 – Localização do DIA e bairros vizinhos.....	66
Figura 11 – O DIA na malha urbana da cidade e sua relação com o centro.....	69
Figura 12 – Deslocamento bairros X centralidades.....	71
Figura 13 – Relação entre a distância e acesso e valor de uso em relação a uma área central.....	88
Figura 14 – Espaço Público Potencial versus Espaço Público Democrático.....	100
Figura 15: Evolução do desenho urbano do Vale do Anhangabaú.....	134
Figura16: Relação centro versus vale e conflitos entre pedestres e carros nos anos de 1970.....	135
Figura 17: Proposta vencedora.....	137
Figura 18: Alteração de projeto – Praça do Café e vistas da praça.....	138
Figura 19: Alteração de projeto – Praça Ramos de Azevedo e perspectiva do projeto vencedor.....	139
Figura 20: Desníveis – Saída da estação São Bento e saídas oeste e leste da estação Anhangabaú.....	140
Figura 21: Fluxos de pedestres.....	141
Figura 22: Poucas pessoas num espaço monumental.....	141
Figura 23: Zona de Intervenção do Parque das Nações no início da década de 1990.....	143
Figura 24: Estudos e projeto de intervenção do Parque das Nações.....	145
Figura 26: Divisão do espaço urbano.....	146
Figura 272: Estrutura de sombra, percurso peatonal e vulcões e linhas de água no espaço público.....	148
Figura 29: Mancha de Ocupação e padrão e intensidade de uso.....	155
Figura 30: Porcentagem dos tipos de uso.....	155

Figura 31: Faixas de uso contínuo.....	156
Figura 32: Caráter físico-espacial do DIA.....	159
Figura 33: Ocupações Destacáveis.....	160
Figura 34: Patrimônio a preservar.....	161
Figura 35: Mapeamento de regiões para intervenção.....	164
Figura 36: Exemplos ilustrativos das diretrizes de microescala.....	173
Figura 37: Estratégias de macroescala.....	175
Figura 38: Planta e corte esquemático LT1.....	180
Figura 39: Planta e corte esquemático LT2.....	181
Figura 40: Planta e corte esquemático CLT1.....	182
Figura 41 Planta e corte esquemático CLT2.....	183
Figura 42 Planta e corte esquemático LEU.....	184
Figura 43 Planta e corte esquemático LR.....	185
Figura 44 Perfil RP1.....	186
Figura 45 Perfil RP2.....	187
Figura 46 Perfil RVI.....	188
Figura 47 Perfil RV.....	189
Figura 48 Perfil Praça.....	190
Figura 49 Perfil Parque Urbano.....	191
Figura 50 Plano de Regulamentação.....	193
Figura 51 Mapeamento dos elementos do espaço público.....	194
Figura 52 Eixos integradores e regulamentação de usos no espaço público.....	194
Figura 53 Vista 1: Eixo cultura parque.....	195
Figura 54 Vista 2: Construção proposta e preexistente.....	195
Figura 55 - Vista 3: Rua de Vizinhaça.....	196
Figura 55 Vista 4: Residenciais uni e multifamiliar.....	196

Imagens

1 – Parada de ônibus e condições de deslocamento a pé.....	75
2 – Desestímulo ao caminhar.....	76
3 – Desestímulo ao caminhar e conflitos.....	76
4 – Vistas da Heráclito Rollemberg.....	77
5 – Lotes vazios e lotes abandonados.....	78
6 – Apropriações Informais, Rio Poxim e vestígio do cinturão verde.....	80
7 – Exemplos de arquitetura hostil.....	108

Mapas

1 – Vias.....	74
2 – Acesso ao Transporte Público.....	74
3 – Intensidade de Fluxos.....	76
4 – Zonas de Conflito.....	76
5 – Usos do Solo.....	78
6 – Apropriações Informais do Solo.....	79
7 – Ambiental.....	79

Quadros

Quadro 1 – Surgimento dos termos com prefixo RE-.....	39
Quadro 2 – Periodização das intervenções urbanas.....	41
Quadro 3 – Os espaços de intervenção.....	48
Quadro 4 – Critérios para estratégias urbanísticas.....	114
Quadro 5 – Atividades da vida entre edifícios.....	121
Quadro 6: Especificação das regiões para intervenção.....	165
Quadro 7: Normas municipais para ADEN 1.....	176

Quadro 8: Tipologias de edificação propostas.....	178
Quadro 9: Variáveis de lote e de espaço público.....	179

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Relação dos quesitos verificados em cada característica abordada no mapeamento.....	73
Tabela 2 – Parâmetros de Percepção do homem no campo social.....	123
Tabela 3 – Distribuição de áreas (m ²) dos principais usos do Parque das Nações.....	147
Tabela 4 - Comparação entre usos consolidados e usos propostos.....	177

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO: À PROCURA DA VIDA SOCIAL URBANA	21
CAPÍTULO 1: EXPLORANDO O TEMA: A DINÂMICA URBANA DA CIDADE CONTEMPORÂNEA	25
1.1. ENTRE ZONEAMENTO, FRAGMENTAÇÃO E EXCLUSÃO: E ASSIM CRESCEM AS CIDADES... ..	30
1.2. AS INVESTIDAS PARA (RE) VITALIZAR A CIDADE CONTEMPORÂNEA.....	37
1.3. OS ESPAÇOS DE INTERVENÇÃO.....	43
CAPÍTULO 2: EXPLORANDO O DIA: DO HISTÓRICO AO DIAGNÓSTICO	51
2.1. O DIA E A CIDADE	52
2.2. UMA OPORTUNIDADE PARA A MUDANÇA.....	65
2.3. UM MAPEAMENTO DOS POTENCIAIS POSSÍVEIS	67
CAPÍTULO 3: EXPLORANDO OS CONCEITOS: ORGANIZANDO AS BASES PARA UMA NOVA ESTRUTURA URBANA	81
3.1. O PAPEL DAS CENTRALIDADES NA VIDA URBANA	83
3.1.1. O CENTRO E AS CENTRALIDADES DA CIDADE SEM CORAÇÃO.....	86
3.1.2. PODER IR E IR E A IMPORTÂNCIA DA MOBILIDADE URBANA	93
3.2. ESPAÇO PÚBLICO: SUA POTENCIALIDADE E URGÊNCIA COMO INSTRUMENTO URBANÍSTICO.....	98
3.2.1. O PALCO DA REPRESENTAÇÃO DA VIDA SOCIAL URBANA	103
3.2.2. QUEM TEM MEDO (OU DO QUE SE TEM MEDO NO) ESPAÇO PÚBLICO?.....	106
3.2.3. O ESPAÇO DA CIDADANIA E DA DEMOCRACIA NO DESENHO URBANO	109
3.3. AS VANTAGENS DA DIMENSÃO HUMANA NA CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DAS CIDADES	115
3.3.1. CIDADE PARA PESSOAS, CIDADE DE PEDESTRES: O SER HUMANO COMO PRINCIPAL ATOR E USUÁRIO DO ESPAÇO URBANO	118

CAPÍTULO 4: EXPLORANDO OS EXEMPLOS: O ESPAÇO PÚBLICO EM EXPERIÊNCIAS ANTERIORES	131
4.1. ESTUDO DE CASO NACIONAL: VALE DO ANHANGABAÚ, SÃO PAULO – PEDESTRES, SIM! MAS EM QUE ESCALA?.....	133
4.2. ESTUDO DE CASO INTERNACIONAL: PARQUE DAS NAÇÕES, LISBOA – INTEGRAÇÃO, SIM! EVITAR GENTRIFICAÇÃO, TAMBÉM.	142
CAPÍTULO 5: EXPLORANDO AS POSSIBILIDADES: UMA PROPOSTA DE PLANEJAMENTO URBANO	149
5.1. MAPEAMENTOS DE SÍNTESE DA ANÁLISE DO DIAGNÓSTICO.....	153
5.2. PROBLEMÁTICAS, DESAFIOS E OPORTUNIDADES.....	162
5.3. MAPEAMENTO E CARACTERIZAÇÃO DE REGIÕES PARA INTERVENÇÃO.....	165
5.4. CONCEITOS E DIRETRIZES NORTEADORAS.....	168
5.5. ESTRATÉGIAS DE MACROESCALA, NOVAS TIPOLOGIAS E PADRÕES DE FORMA E DE ESPAÇO PÚBLICO	174
5.6. REGIÃO PARA PROPOSTA MODELO.....	192
CONSIDERAÇÕES FINAIS	197
REFERÊNCIAS	201
DOCUMENTOS LEGISLATIVOS.....	201
TRABALHOS BIBLIOGRÁFICOS.....	201

INTRODUÇÃO:
À PROCURA DA VIDA SOCIAL URBANA

As cidades foram, há muito tempo, transformadas pelo fenômeno da industrialização. Desde a passagem da cidade antiga para a industrial, tem se agregado uma certa complexidade à realidade urbana, meio pelo qual ocorreu o estabelecimento de um processo dialético entre técnica e sociedade. Esta realidade, intrinsecamente ligada à cidade, é vista como o espaço da vida social e política que foi subordinado pela industrialização quando esta estabeleceu em seu seio o valor de troca e a generalização da mercadoria (LEFEBVRE, 2011).

Temos à nossa frente um *duplo processo* ou, preferencialmente, um processo com dois aspectos: industrialização e urbanização, crescimento e desenvolvimento, produção econômica e vida social. Os dois “aspectos” deste processo, inseparáveis, têm uma unidade, e no entanto o processo é conflitante. Existe, historicamente, um choque violento entre a realidade urbana e a realidade industrial. (LEFEBVRE, 2011, p.16)

A experiência brasileira, e também mundial, têm demonstrado este choque nas questões físicas e de espaço das aglomerações industriais. À medida que estas áreas foram sendo englobadas pela expansão das cidades, ficou patente um desarranjo entre as características físicas de uma área industrial e o que a dinâmica urbana deveria suscitar. Ocupações baseadas em lotes de grandes dimensões e com fraca diversidade de uso tenderam a diminuir, consideravelmente, as possibilidades de vida social no espaço urbano que as envolve, o espaço público. E, não apenas isso, o aprofundamento da complexidade deste duplo processo de que fala Henri Lefebvre (2011), com o desenvolvimento do capital industrial ao longo dos séculos, tendeu a negar cada vez mais o aspecto social dos espaços das cidades.

As estruturas urbanas, conformadas por uma aglomeração industrial, terminaram por marcar profundamente o tecido urbano, conferindo ou retirando dele, em maior ou menor grau, os aspectos de vitalidade, sustentabilidade e segurança tão caros às sociedades urbanas atuais quando se considera a dimensão humana. Ou seja, combinando-se as localizações e os usos e ocupações (os quais estabelecem determinada forma urbana), criam-se modos de viver que se

expressam numa realidade física e espacial que vagueia pelos vazios, pelas desativações, pelas renovações e refuncionalizações nestas áreas.

Ao estabelecer uma correlação entre as localizações e o zoneamento, Bernardo Secchi (2016, p.92) aponta o que chama de paradigma da cidade moderna: “distanciar e separar”. Paradigma que permitiu estabelecer certa coerência entre a forma urbana, o papel das diversas partes, a disposição das diversas atividades em seu interior e a distribuição dos valores posicionais. Valores esses que tenderiam a ser continuamente destruídos pela cidade contemporânea devido à sua natureza instável, marcada pela obsolescência e desativação, deslocamento e reorganização das atividades.

Neste processo pulsante das cidades contemporâneas, as aglomerações industriais têm sido palco do que Secchi (2016) chama de “fenômeno contínuo de substituição”, uma vez que frequentemente elas têm se tornado áreas esvaziadas com enfraquecidas relações espaciais na configuração urbana da cidade. A espacialidade industrial, diferenciada pelas conformações de uma escala de grandes dimensões, exaurida de sua função original, deixa de proporcionar a troca entre atividades e indivíduos tal como a deve realizar um espaço urbano. E como menciona Lefebvre

A vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político) dos modos de viver, dos “padrões” que coexistem na cidade. (LEFEBVRE, 2011, p.22)

É nesse sentido que propor a reestruturação urbana do Distrito Industrial de Aracaju – DIA, envolve compreender as potencialidades que uma área como esta pode oferecer ao restabelecimento do espaço público, não mais a partir de uma escala industrial, mas agora pautado e elaborado com base numa dimensão humana. Estabelecer novos parâmetros, que contribuam para a inversão da realidade local e ofereçam convites de novos comportamentos, pode ser um meio que oriente uma espacialidade industrial a redescobrir sua capacidade de espaço urbano. Capacidade tal que necessita voltar a funcionar como parte integrante da cidade, assumindo um papel novo, mais ativo e vivo, tanto no âmbito local quanto no regional.

Localmente, estas transformações se coordenam por uma rearticulação do espaço público consideradas frente a uma determinada estrutura urbana, na qual sua localização, usos e ocupação funcionem como efeito potencializador. O

que desagua numa capacidade da área em assumir um papel diferenciado na estruturação da cidade, realizando novas funções espaciais dentro do sistema urbano, importando aqui mais do que antes, sua localização espacial.

O estudo da área do DIA estabelece-se, portanto, por duas ideias principais: a sua localização espacial (âmbito regional) e a sua configuração espacial (âmbito local). Para cada uma delas, os diferentes aspectos abordados permeiam as questões das potencialidades e do espaço público, os quais investigados ao longo do desenvolvimento do distrito permitem compreender as dinâmicas envolvidas na realidade atual da área e influenciar uma nova dinâmica social urbana a partir da reformulação sob uma nova dimensão, a da escala humana.

Dessa maneira, frente à localização espacial investiga-se o papel do DIA quanto à mobilidade, à acessibilidade do sistema espacial urbano e a sua articulação com áreas mais ou menos valorizadas da cidade. E quanto à configuração espacial, analisa-se a morfologia, as características ambientais, as apropriações do espaço e a organização dos deslocamentos a partir de diferentes modais.

Assim, a proposta justifica-se, uma vez que o DIA com dimensão de 1.182 km², apresenta-se na paisagem de Aracaju como um conjunto de potencialidades que podem contribuir não apenas para o desenvolvimento econômico, mas também social e ambiental da cidade. Configura-se, portanto, como uma área consolidada na malha urbana, dotada de valor potencial a ser atribuído, cujas possibilidades de reestruturação podem atrair diversos setores, tanto em relação aos interesses imobiliários e de gentrificação, que tendem à elitização e à segregação do espaço, quanto em relação aos interesses da coletividade, que tendem à transformação do espaço em favor de uma apropriação democrática que considere a dinâmica e a vitalidade dos espaços urbanos.

A partir do seu histórico pode-se identificar estas potencialidades por meio: da sua característica de constituir uma reserva de território, ou seja, constituir uma área à disposição; do seu funcionamento dentro da mobilidade urbana; e pela sua localização na configuração espacial da cidade.

O estabelecimento de uma área à disposição, caracterizada pela integralidade morfológica do distrito dotada de infraestrutura, abre uma gama de possibilidades para uma mudança nas estruturas urbanas locais, de modo a operar uma transformação significativa na dinâmica do espaço público do distrito. A busca de uma vida social urbana, atualmente

pouco expressiva, implica na inversão de uma lógica atual, orientada para o mercado, para o capital industrial, para o automóvel, que coloca em segundo plano a dimensão humana, na qual as pessoas são parâmetro para o espaço urbano.

Quanto ao seu funcionamento no sistema de mobilidade urbana, o atravessamento da expansão urbana através do distrito, erigiu sua principal avenida (Av. Prefeito Heráclito Rollemberg) a elemento de ligação com a porção sul da cidade. Essa propriedade aliada à presença de um dos terminais de integração de transporte público e da Avenida Tancredo Neves, um dos eixos de entrada e saída da cidade, transformou o DIA em área de passagem e ponto nodal de deslocamentos viários. Acrescenta-se a isso a existência de duas redes de ciclovias que intensificam o trânsito de bicicletas pela região, embora elas sejam totalmente desconectadas espacialmente. Todos estes fluxos diversificam e provocam uma mistura de modais de locomoção que conotam uma importância significativa do DIA na movimentação de pessoas através da cidade. Portanto, uma estrutura que conecte e aproveite todos esses fluxos pode transformar algo que poderia ser negativo, em substância positiva do lugar.

Este papel inserido na lógica de deslocamentos da cidade, demonstra o quanto o DIA se tornou elemento de profundidade do sistema espacial ao permitir a conexão da malha consolidada com os conjuntos habitacionais criados na cidade ainda na década de 1980, a saber, o Conjunto Augusto Franco (1982), no bairro Farolândia, e Conjunto Orlando Dantas (1987), no bairro São Conrado. Atualmente, a Av. Prefeito Heráclito Rollemberg continua como parte importante da conectividade da rede urbana ao prover acesso à área mais ao sul, ligando as regiões periféricas ao Centro e à saída da cidade.

Todas estas características de potencialidades em conjunto – transformação do espaço público por meio de novas estruturas urbanas e a qualidade de conectar que o torna um ponto de concentração de diferentes pessoas, atividades, edificações e lugares – converte a reestruturação urbana do DIA numa oportunidade para uma nova abordagem da cidade, na qual o desenho, baseado na dimensão humana e na integração com o meio ambiente, organiza o sistema que se estabelece entre as propriedades de mobilidade, de centralidade e de espaço público.

A partir do exposto, o objetivo principal deste trabalho consiste em elaborar uma proposta de reestruturação urbana da área do DIA, visando a transformação da vida urbana e do espaço público a partir de um desenho urbano

baseado na dimensão humana. E de forma específica pretende-se estabelecer novos parâmetros urbanísticos pautados na escala humana e novas configurações de desenho para o espaço público; analisar e propor novas possibilidades de uso do solo diversificados; e analisar e propor novas condições de mobilidade.

Por meio da elaboração de uma proposta que estabeleça novos princípios de desenho urbano, com base na dimensão humana, para uma área industrial atualmente estagnada na cidade de Aracaju, pretende-se contribuir para a ampliação do debate acerca: da significação dos cheios e vazios de uma rede urbana; das possibilidades de revitalização de áreas industriais; do entendimento da mobilidade como fator de desenvolvimento; das propriedades do espaço público frente ao estabelecimento da vida social urbana; e, principalmente, das possibilidades de romper com a atual lógica de crescimento e expansão das cidades brasileiras.

Dessa forma, as etapas metodológicas desenvolvidas, organizaram-se a partir de um levantamento bibliográfico com o intuito de explorar os temas de espaço público, dimensão humana, centralidade, mobilidade a fim de estabelecer um arcabouço teórico que embase a proposta de reestruturação. Em paralelo, realizou-se um estudo sobre as possibilidades da dimensão humana na aplicação de projetos urbanos e sobre as particularidades das áreas industriais urbanas.

Com o intuito de compreender a realidade atual do DIA foi realizado diagnóstico acerca dos aspectos de uso, de ocupação, de morfologia e de mobilidade para análise da sua situação atual de funcionamento e identificação de pontos de interesse que possam ser mantidos e potencializados na proposta. Na terceira etapa, concentrou-se em estudos de caso de projetos urbanos propostos para reestruturação de áreas industriais ou de grandes áreas urbanas, focadas em transformar o espaço público. E, por fim, na quarta etapa foi organizado um estudo preliminar da proposta com detalhamento das diretrizes urbanísticas e de anteprojeto urbano.

A abordagem de *explorar* aplicada aos levantamentos, norteou a concepção dos capítulos que foram estruturados com o objetivo de estudar, pesquisar, conhecer, examinar, analisar e efetuar descobertas sobre os assuntos que permeiam o tema da reestruturação urbana. Assim, o presente trabalho organizou-se de modo a explorar, em ordem, o tema, o objeto, os conceitos, os exemplos e, finalmente, a proposta. Parte-se, desta forma, de um ponto de vista geral

que vai se especificando até tomar a forma da ideia que se pretende apresentar acerca de uma nova possibilidade de compreender a cidade.

»» CAPÍTULO 1

EXPLORANDO O TEMA: A DINÂMICA URBANA DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

Você sabe que o homem é o único animal que tropeça várias vezes com a mesma pedra. Mas se pensa,
não tropeça.

Pepe Mujica

Na introdução de *Primeira Lição de Urbanismo*, Bernardo Secchi (2016, p.13) compromete-se partir, não de um passado que possa explicar tudo e muito menos de um futuro que a tudo confirme, mas sempre do presente, a “única coisa da qual temos uma experiência, mesmo que imperfeita”. O valor da experiência apresenta-se, pois, como uma faca de dois gumes, que por um lado torna-se aquilo que nos permite observar criticamente os desdobramentos de reflexões e ações que foram levadas a cabo pelo urbanismo ao longo da história. Por outro, apenas permite-nos um vislumbre do que vivenciamos, pois devido à proximidade somos, geralmente, incapazes de apreender a realidade como um todo. E ainda assim, é a única coisa da qual podemos nos apoderar. Assim, tendo como objetivo geral do presente trabalho transformar a vida na cidade, torna-se necessário conhecer a dinâmica urbana da cidade contemporânea, que de maneira alguma pode ser dada como fato completo, mas que, no entanto, permite apontar características consolidadas em seu desenvolvimento.

A questão, pois, é entender essa dinâmica como processos complexos que envolvem o modo como se vive no meio urbano e o modo como constrói-se ou cresce a cidade. Ou seja, a forma como as pessoas tendem a interagir socialmente diz muito sobre a qualidade de vivacidade do espaço e a maneira como determina-se sua constituição física denuncia as motivações de criação e relacionamento com esse mesmo espaço. A resposta para como esses processos têm sido produzidos atualmente depende de extrair-se o máximo possível do valor da experiência, que resgata o desenrolar e a transformação de uma herança do urbanismo moderno. Não que seja o caso de estabelecer claramente uma diferença entre os urbanismos moderno e contemporâneo, mas de buscar entender, a partir do valor da experiência do hoje, que cada prática intenta produzir e produz um resultado diferente (SECCHI, 2016). Como afirma Secchi:

[...] a observação da cidade contemporânea me leva a dizer que o urbanismo contemporâneo é, e deve ser, em muitos e importantes aspectos, diverso daquele do passado. Do mesmo modo, penso poder afirmar que a cidade e o território

contemporâneos são diferentes daqueles do passado e que essas diferenças são parte do resultado de consciente mudança das práticas empregadas. (SECCHI, 2016, p.87)

Desse modo, partir da observação de nossas cidades é uma importante ferramenta para se tentar definir os aspectos que moldam o que elas são hoje, mesmo que esse movimento ainda esteja em plena ação e passível de sofrer de influências diversas que tanto podem corroborar para a confirmação de uma tendência, quanto apontar em uma outra direção. E o resultado? Esse ainda não é possível enxergar, pois estamos em meio à transformação, agindo e sendo atingido por ela, mas ainda é o melhor lugar em que podemos estar para termos nossa própria experiência.

Rem Koolhaas realizou o exercício de descrever a cidade pós-modernista (ou contemporânea?) em 1994 com o texto *A Cidade Genérica*. Com uma visão, por vezes, cínica, Koolhaas (2014) reconhece um tipo de urbanidade que desfaz os laços com a identidade e o centro (importantes para a cidade moderna) e abraça o caráter genérico, que pode ser aplicado a qualquer cidade em qualquer lugar. Rompe-se, assim, os vínculos que a cidade constrói em sua organização espacial de valor e significado frente a relação áreas centrais *versus* áreas periféricas, tornando-a um organismo mutável tal qual seja a necessidade de expandir-se, interpretar-se, renovar-se ou contradizer-se. Torna-se volúvel. Para o autor:

É a cidade sem história. É suficientemente grande para toda a gente. É fácil. Não necessita de manutenção. Se se tornar demasiado pequena simplesmente expande-se. Se ficar velha, simplesmente autodestrói-se e renova-se. É igualmente emocionante – ou pouco emocionante – em toda a parte. É “superficial” – tal como um estúdio de Hollywood pode produzir uma nova identidade todas as manhãs de segunda-feira. (KOOLHAAS, 2014, p.35-36)

Assim, cada movimento da cidade genérica tende a remover todo e qualquer indício de autenticidade, seja a criação de vias de comunicação, limites ou túneis subterrâneos; a recorrente substituição de usos; a falências em série e consequente abertura de espaços comerciais elitizados; a conversão de espaços utilitários em espaço público; a peatonalização; ou a criação de novos parques (KOOLHAAS, 2014). De certa maneira, cada movimento mencionado pelo autor configura um aspecto que se tem repetido com frequência no urbanismo contemporâneo e que parecem admitir que a cidade genérica não carrega qualquer compromisso físico ou cultural com o ser humano, como organismo independente que se autorregula, suas escalas pautam-se noutra ordem de grandeza. O homem é seu ocupante natural e transitório, são

homens de lugar nenhum sem qualquer papel decisivo que apenas consome o que lhe é dado a consumir: “a Cidade Genérica é sociologia a acontecer”. (KOOLHAAS, 2014, p.49). Empenhada no descarte, a cidade de Koolhaas (2014, p.43) é o que resta do que as cidades costumavam ser e admite o resíduo, “híbrido de política e paisagem”, como fator identitário. Ou seja, é o residual destituído de caráter público que relaciona e dá forma à cidade genérica.

Secchi (2016), que se propôs a argumentar sobre as cidades atuais do ano 2000, mais do que estabelecer uma descrição do fato consumado pelos movimentos modeladores da cidade contemporânea, procura compreender e identificar os aspectos que a fazem ser o que é. Mesmo a partir da escolha da visão analítica ao cinismo, o autor reconhece características que, por vezes, se aproximam do modo que Koolhaas entende a sua cidade genérica. De modo geral, Secchi aponta que:

Os diversos elementos da cidade contemporânea – as suas dimensões, a distância recíproca, o período de construção, seus habitantes – mostram uma cidade despedaçada que, em diversos níveis, induz sua própria organização, a identidade e legibilidade da própria forma, por meio de um variado conjunto de estruturas que, em uma espécie de sincretismo popular, remete a princípios e modelos diversos. (SECCHI, 2016, p.90)

A cidade contemporânea de Secchi (2016) tem a marca da instabilidade em um aparente caos de coisas, pessoas, práticas e economias. Como a cidade genérica: ela comporta mescla de pessoas e também diversificação de atividades; recorre a contínuas substituições; está inundada de obsolescência; encontra suas próprias soluções. No entanto, Secchi enxerga maior preponderância no heterogêneo do que no generalizado, de modo que não se pode atribuir-lhe características idênticas em nenhuma parte do mundo, já que cada prática gera resultados e problemas diferentes. Para ele:

Mescla, diversificação e obsolescência, sucedendo-se, destroem valores posicionais e continuamente propõem novos problemas culturais: quer digam respeito aos graus de tolerância, compatibilidade e incompatibilidade em relação ao outro, a suas práticas, a seus usos e atividades, aos ruídos, aos odores, quer se refiram às temporalidades sobrepostas e entrecruzadas. (SECCHI, 2016, p. 91)

(Figura 1)

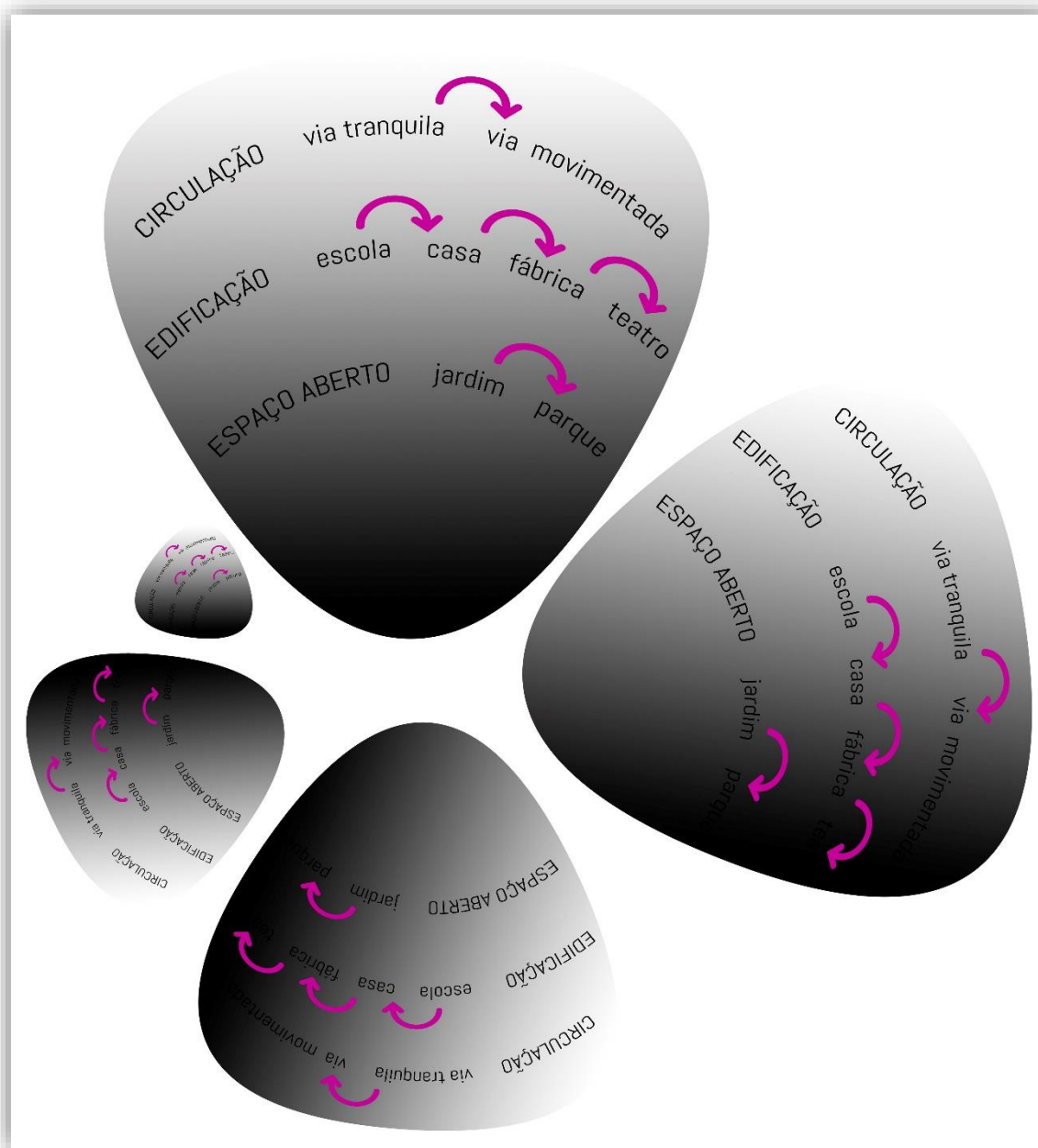


Figura 1 – As mudanças contínuas da natureza instável da cidade contemporânea

Fonte: Elaborado pela autora, com base em Secchi (2016)

Seja como for, alguns aspectos destacam-se na compreensão de como tem se conformado esta cidade que ora habitamos e, para cada entendimento do que ela venha a ser, indica uma possibilidade de interpretação da dinâmica urbana que promove, ou seja, como nela se vive e como ela se constrói. À medida que mais se avança no tempo o desenrolar de seu desenvolvimento, aumentam as experiências na e com a cidade e maior a capacidade de tentar entender tal dinâmica, ainda que imperfeitamente.

1.1. ENTRE ZONEAMENTO, FRAGMENTAÇÃO E EXCLUSÃO: E ASSIM CRESCEM AS CIDADES...

Além de extrair o máximo do valor da experiência, compreender a dinâmica urbana contemporânea também é um desafio que perpassa entender como o presente adquiriu a forma que apresenta hoje. Como chegou-se a uma realidade urbana de instabilidade? A resposta mais imediata a que se pode chegar é que a cidade contemporânea não pode ser apreendida sem o entendimento da cidade moderna. Com efeito, a primeira lição de urbanismo de Secchi (2016) oferece interessante suporte analítico sobre o assunto, sua análise do vasto pensamento acerca da modernidade e da contemporaneidade conduz a identificação de algumas figuras¹ que terminam prevalecendo no ideário sobre suas cidades características. Essa classificação instaura uma diferença significativa entre as duas realidades urbanas, enquanto uma pode ser reconhecida por sua base argumentativa que conforma figuras de discurso, a outra apresenta-se por uma base de claro aspecto visível em figuras de constituição física.

¹ O autor utiliza o termo figura com variações de abstração: um nível ideal para designar forma de pensamento e um menos abstrato e mais físico das formas da cidade, suas partes ou arquiteturas.

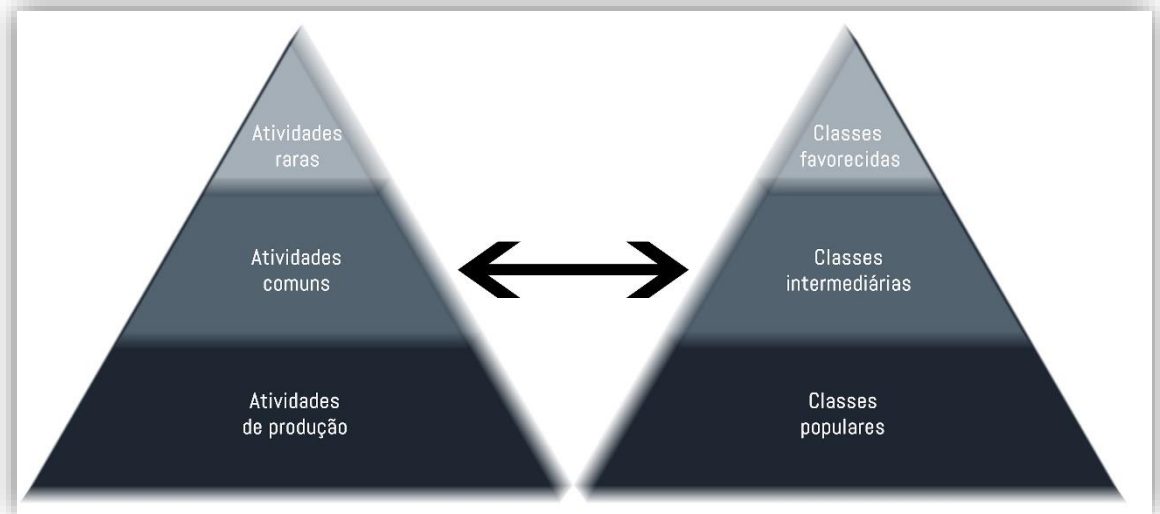
A cidade moderna, então, surge representada por figuras de discurso chamadas de continuidade e concentração. Tomada em um nível abstrato, mais do que indicar a união de elementos para formar um todo, a continuidade traz a ideia de um *continuum*, ou seja, algo que tende a acontecer de modo sequencial e ininterrupto. Manifesta-se, portanto, nas contínuas subdivisão dos solos e infinita mobilidade de pessoas e mercadorias no espaço físico, econômico e social modernos. Assim, entre o Renascimento e o século XIX, a figura da continuidade acompanhou a emergência do sujeito e sua transformação num indivíduo isolado, sem qualquer necessidade do sujeito coletivo, o que aos poucos tende a dissipar características próprias da modernidade (SECCHI, 2016). Desse modo é que “progressivamente, o mundo ocidental também se conscientiza da destruição das culturas locais e dos lugares de sociabilidade operada pela modernidade, das restrições às várias dimensões do coletivo, implícitas à cidade moderna [...]” (SECCHI, 2016, p.29).

Um pouco menos abstrata, a figura da concentração expressa a angústia e o medo na sociedade do século XIX, uma vez que representa as multidões, o congestionamento, a falta de higiene e tudo o que “demonstrava” a desmoralização e a degeneração da população urbana. Estas experiências dão origem a uma intensa reflexão no pensamento ocidental que vindo a ser chamada de urbanismo, é formulada como hipótese e alternativa à figura da concentração. Secchi (2016) a identifica como resultado da primeira divisão do trabalho – origem e causa do desenvolvimento moderno capitalista –, da qual deriva um tipo de cidade que concentra desigualdade, especulação, violência, luxo e pobreza. Ou seja, a figura da concentração estabelece vínculos entre atividades e aspectos físicos da cidade e do território com grupos e relações sociais e de produção. É interessante notar que, ironicamente, a cidade ainda persistiu em sustentar essas mesmas concentrações – só que através da figura oposta, a do fragmento –, porém a partir de diferentes entendimentos acerca do espaço urbano: “do mesmo modo que a figura da continuidade construiu a imagem e a estética de um espaço urbano regular, isótropo e infinito, universal [...], a figura do fragmento remete a uma concepção topológica do espaço, à importância da diferença e da especificidade dos lugares” (SECCHI, 2016, p.34).

(Figura 2)

Figura 2 – Vinculação entre a pirâmide dos valores posicionados e a pirâmide social

Fonte: Elaborada pela autora, com base em Secchi (2016)



Essa figura do fragmento é o que hoje melhor representa a cidade atual, orientando todo o pensamento contemporâneo, construída ainda no século XIX ela é a formulação de uma política que funciona como processo e incremento para construir e modificar cidade e território. Constitui-se por intervenções fragmentárias, acréscimos ou subtrações cumulativas destinadas a agir pontual e localmente, mas que, no entanto, dão sentido ao complexo urbano como um todo. Assim, tal figura intrinsecamente associada aos fenômenos de dispersão e difusão urbana terminou por construir um mundo fragmentado, no qual tudo o que se evita é a uniformização, semelhança ou nivelamento, aprofundando de maneira radical o individualismo (SECCHI, 2016). É dessa maneira que:

Um mundo sensível às performances tem fobia do igual e do definitivo, daquilo que não permite distinguir-se e destacar-se, isso tem como consequência a progressiva privatização do próprio corpo, do próprio estilo de vida, do espaço no qual isso acontece; leva ao progressivo aparecimento de inúmeras microracionalidades indiferentes umas das outras ou entre si conflitantes. (SECCHI, 2016, p.36)

A partir desse resgate de uma espécie de herança da cidade moderna é possível compreender o meio urbano contemporâneo, que mesmo com raízes num movimento do passado, assume seus próprios pontos de vista. Por exemplo, no pensamento de Secchi (2016), como não perceber a relação intrínseca entre o tripé fragmentação - dispersão - difusão da cidade contemporânea e o paradigma distanciar e separar que construiu a cidade moderna? No entanto, para o autor, esse tripé hoje funciona para manter um ambiente espacial separado e segregado numa destruição clara do valor posicional,

(Figura 3)

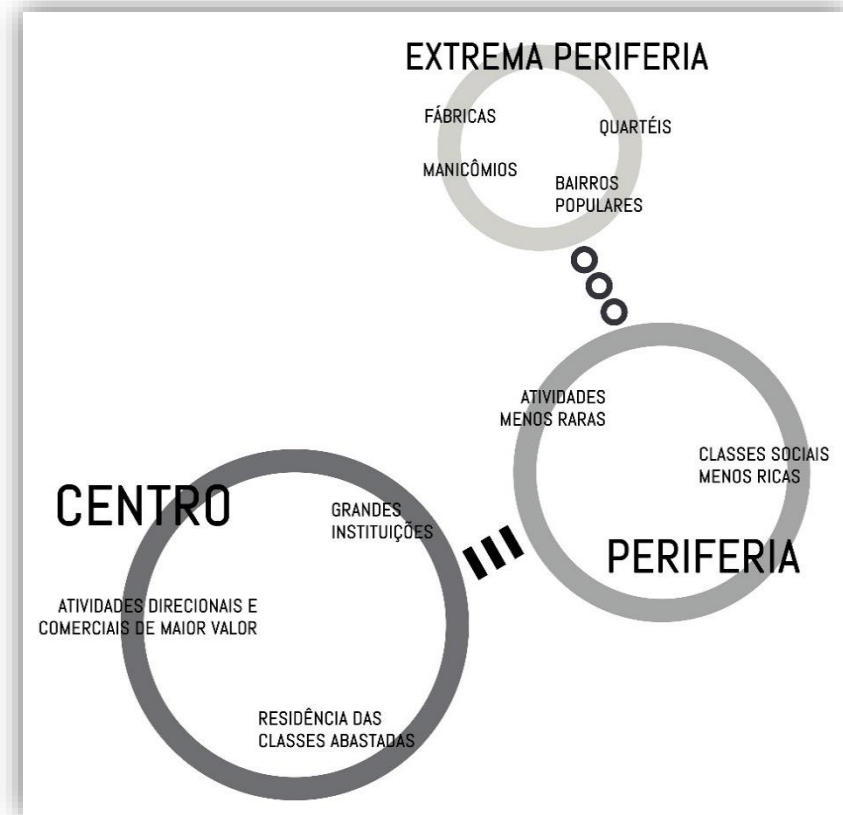


Figura 3 – Zoneamento X Valor posicional na cidade moderna

Fonte: Elaborado pela autora, com base em Secchi (2016)

enquanto o paradigma moderno implicava numa estrutura urbana de zoneamento na qual o ponto chave era este mesmo valor posicional.

Apesar de concordar com Secchi, que cada temporalidade possui uma prática que realiza e produz resultados diferentes, parece-me que quanto ao valor posicional ambas as cidades, moderna e contemporânea, mantêm o mesmo posicionamento, pois acredito que esse tripé contemporâneo, longe de destruir, tende à articulação consciente que reforça os valores posicionais no meio urbano. Aproximando-se do pensamento de Rennó (2013), que enxerga neste processo fragmentário e dispersivo das cidades contemporâneas a construção do espaço de forma alheia às relações sociais, tudo resulta num formato de urbanização altamente lucrativo que gera, por fim, a privatização do espaço a partir do entrincheiramento dos indivíduos em ambientes protegidos e a exclusão socioespacial que se converte no isolamento em guetos ou em zonas excluídas de grupos economicamente desfavorecidos.

À parte dessa questão social, para Secchi (2016) essa condição dispersa é o que denuncia que a cidade contemporânea, por sua instabilidade, ainda se encontra à procura de uma distância adequada e, cuja explicação pode ser alcançada através de quatro exemplos de processos urbanos que vinham se desenvolvendo desde a cidade moderna e envolvem o uso do automóvel, os equipamentos urbanos, o espaço público aberto e a ocorrência da obsolescência e da desativação. No primeiro exemplo, Secchi explora a questão da habitação em fins da experiência moderna, quando podia ser identificada como algo propiciava agregação e unificação. Naquele contexto da cidade industrial e formação de conjuntos habitacionais, os urbanistas modernos definiram um destinatário tipo: família nuclear como célula base da organização social. Todos os parâmetros da habitação, e das atividades que eram encaradas como correlatas a ela por proximidade, procuravam a satisfação deste usuário ideal. O desaparecimento da família nuclear na contemporaneidade desestabilizou este arranjo de coisas e os quesitos de onde e como habitar deixaram de ser um tema que permeasse a organização material da sociedade. O automóvel então permitiu que fosse possível o autocontrole de adequar o espaço de morar à condição econômica a partir a capacidade de controle de deslocamentos de cada um. A partir daí o efeito de dispersão ganha

parâmetros de interesse pessoal e se torna parte intrínseca do organismo da cidade contemporânea, que sempre tende ao espraiamento quanto mais são aumentadas as possibilidades de meios de controle da mobilidade.

No segundo exemplo exposto por Secchi (2016), as mudanças na percepção dos equipamentos urbanos desenrolam uma revolução da afetividade que altera profundamente a estrutura do espaço físico urbano. Na cidade moderna, a partir do estabelecimento do zoneamento, os equipamentos eram tidos como lugares especializados e exclusivos, enquanto ilhas separadas do contexto urbano não se estabeleciam mais como áreas centrais. Esta consequente separação dos lugares destinados aos postos de trabalho, das residências e dos espaços para práticas sociais provocaram a decomposição do espaço urbano, o que na cidade contemporânea levou à substituição dos lugares tradicionais da sociabilidade por outros cuja definição funcional e formal encontram-se em contínuo desenvolvimento. Assim, surgem espaços simulacros de espaço público, como shoppings e aeroportos, e espaços que apontam novas atividades sociais, como cinemas, estádios, discotecas, ginásio de esportes e parques de diversões. Na contemporaneidade a localização desses novos equipamentos impõe também novas demandas a serem observadas, como a disponibilidade de grandes áreas, a geração de barulho e o estabelecimento de grandes estacionamentos. A satisfação dessas exigências, aliada à facilitação promovida pelo automóvel e à novas técnicas de transporte público, inclina-se à busca de áreas maiores disponíveis e, não raro, distantes. Para o autor, “na cidade contemporânea tudo se tornou parque: parque tecnológico, parque de diversões, parque de escritórios, parque temático” (SECCHI, 2016, p.103).

No terceiro exemplo, do modo de utilização do espaço aberto pelos urbanistas modernos resultou o efeito não esperado da autonomia do objeto arquitetônico que o transformou em fragmento. Para os modernistas devia haver um caráter relacional entre objeto e espaço aberto de modo que as práticas sociais de cada um estivessem em acordo com os diferentes atores da transformação urbana. Assim, a liberdade compositiva estava no aumento da relação extensão do espaço aberto *versus* extensão do espaço edificado. No entanto, imerso num espaço cada vez mais extenso, a autonomia técnica e formal da edificação emergiu com grande destaque, extinguindo o caráter relacional que deveria construir gramáticas e sintaxes e proporcionando fragmentação e heterogeneidade (SECCHI, 2016).

Finalmente, no quarto exemplo a obsolescência e a desativação de lugares criam fenômenos contínuos de substituição e abandono de construções antigas. Para Secchi, elas “[...] não implicam apenas uma mudança da distribuição das atividades dentro do espaço urbano. Indicadoras de uma impossibilidade, a obsolescência e a desativação frequentemente implicam mudança de escalas e de relações espaciais” (2016, p.106). Quando edificações e lugares da cidade moderna como fábricas, quartéis, escolas, cais de portos, estações e pátios ferroviários, indústrias têxteis e siderúrgicas são esvaziadas de suas funções e papel no espaço urbano, as relações espaciais e temporais tradicionais da sociabilidade desfazem-se e o resultado é uma progressiva da privatização do próprio estilo de vida e a crescente competitividade entre minorias (SECCHI, 2016). Por sua vez, o vácuo deixado por estes fenômenos aumenta ainda mais a sensação de fragmentação do espaço urbano contemporâneo.

Num paralelo com o entendimento de Rennó (2013) que parte da questão espacial, o terceiro e o quarto exemplo expressam o quanto o espaço passa a ser identificado como mercadoria e sendo objeto de exploração, processo e manipulação também pode ser descartado, abandonado e jogado fora, produzindo ele mesmo seu próprio resíduo. Para ela, “se antes havia uma deterioração dos objetos a curto prazo e dos lugares a longo prazo, agora existem espaços que se degradam rapidamente e são descartados como objetos” (RENNÓ, 2013, p.59).

De forma geral, todos esses desenvolvimentos incitam mudanças na concepção da mobilidade, reservando a ela o papel de dar forma à cidade, mas explorando pontos de partida diferentes na cidade moderna e na cidade contemporânea quanto à estrutura, o modo de funcionamento e a relação com a constituição física do espaço urbano e com a sua estética. Assim, se na primeira a mobilidade expressa-se pela equação $\text{tráfego} = \text{fluxo}$, na qual as ruas constituem canais coletores de mão e contramão, na segunda o tráfego iguala-se à percolação e as ruas assumem um caráter de sistema de filtragem com superfícies de entrada e saída que estabelecem variadas possibilidades (SECCHI, 2016). A manifestação física de cada uma destas concepções possui forma radicalmente diferente uma da outra. Na contemporaneidade ela transforma as relações espaciais e estéticas da cidade, tornando-se, por vezes, barreiras intransponíveis criadoras de obstáculos a relações visuais e percursos até então consolidados.

Assim como Rennó (2013) inclui o quesito espacial de forma diferencial nessa questão do desenvolvimento que traz a cabo a cidade contemporânea, Richard Sennett (1997) em *Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*, insere o quesito humano e para ele o avanço do estabelecimento do individualismo a partir do homem móvel na cidade moderna, consolida-se na contemporaneidade quando o aumento da velocidade do deslocamento provoca a desvinculação com o entorno, provocando por fim, uma espécie de dessensibilização do corpo. Para o autor, “o movimento autônomo diminui a experiência sensorial, despertada por lugares ou pessoas que neles se encontrem” (SENNETT, 1997, p.214). Dessa maneira, os corpos amortecidos pela velocidade e pelo individualismo, incapazes de vincularem-se, talvez só possuam a possibilidade de recuperar a sensibilidade caso sintam-se deslocados ou em dificuldade.

1.2. AS INVESTIDAS PARA (RE) VITALIZAR A CIDADE CONTEMPORÂNEA

De certa forma, essas características da cidade contemporânea, apontadas através dos quatro exemplos de Secchi (2016), acumula uma necessidade de intervenção num meio urbano então voltado para uma contínua deterioração e abandono de determinadas áreas. O crescimento das cidades, a partir da segunda metade do século XX, incorporou um significativo aumento de ócio e degradação em espaços urbanos, influenciando a realização de projetos urbanísticos que buscavam propiciar tanto o renascimento quanto o fortalecimento de instâncias econômicas, sociais e culturais. Após a década de 1980, eram as áreas industriais, portuárias e os centros que se destacavam como a imagem do abandono associado à decadência (JANUZZI; RAZENTE, 2007).

Para Januzzi e Razente (2007) apontam como modelo de intervenção tido como solução para os novos problemas urbanos, projetos que visavam uma *revitalização*, cujos objetivos giravam em torno de: renovar e/ou ampliar espaços coletivos a partir de infraestrutura e embelezamento; transformar as conexões, redes e interfaces do sistema

urbano; revitalizar as atividades urbanas; produzir novas centralidades; instalar parques temáticos; além de estabelecer novos sistemas ambientais. De certo, as intervenções absorveram termos diversos para denominar esses tipos de projetos urbanísticos que assumiam, como finalidade máxima, ou criar ou devolver a vitalidade aos espaços urbanos contemporâneos. É dessa maneira, que Muniz (2012) na tese *Intervenções Urbanas em Espaços de Desvalia: transformar para valorizar*, observa que nesse momento a palavra de ordem presente na maioria das iniciativas era “reciclar”, no sentido de reaproveitar, numa clara tendência à racionalização de usos.

Assim, de acordo com o local e as características de cada planejamento, utilizam-se vários termos como *renovar*, *regenerar*, *reabilitar*, *requalificar*, *revitalizar*, *reciclar*, *resgatar* e *reinventar*, todos estabelecidos a partir do prefixo RE-, numa referência explícita às preexistências presentes nas áreas de intervenção (MUNIZ, 2012). Essa necessidade de reciclar esboçava-se, sem dúvida, em relação aos diversos âmbitos de influência das transformações que moldaram o mundo contemporâneo, é nesse sentido que Vargas e Castilho (2009) distinguem que os motivos que impulsionaram a realização das intervenções carregam uma importante relação com o resultado dos fenômenos característicos da cidade contemporânea nos aspectos físico, econômico e social. A busca da vitalidade pautava-se, portanto, no sistema complexo que organiza toda uma sociedade. Para as autoras:

Os conceitos de deterioração e degradação urbana estão frequentemente associados à perda de sua função, ao dano ou à ruína das estruturas físicas, ou ao rebaixamento do nível do valor das transações econômicas de um determinado lugar. [...] Em geral, a referência aos espaços degradados acontece quando, além das estruturas físicas, verifica-se a reverberação da mesma situação nos grupos sociais. (VARGAS; CASTILHO, 2009, p.3-4)

Ao estabelecer uma cronologia para o surgimento dos termos de prefixo RE-, Muniz (2012) recupera os documentos oficiais que engendraram o significado para cada tipo de intervenção desde meados do século XX. Assim, a autora declara o ponto de partida com a Carta de Veneza (1964), que preconizava o fim das demolições em prol da higienização ao reconhecer o valor do tecido urbano. Com ela despontam termos como valorização, revitalização e reabilitação, numa clara intenção de recuperar algo que havia sido perdido. Já em 1972, a Convenção da Unesco substituí

(Quadro 1)

reabilitação pelo termo restauração, o qual se vincularia logo depois com as relações de ponto de vista funcional, tecnológico, de uso, do território, da cidade e do centro histórico.

Alguns anos depois, em 1995, era a vez da Carta de Lisboa instaurar novos termos, o de renovação e o de revitalização urbana. A primeira, entendida como reabilitação, possuía a intenção de que intervenções múltiplas objetivassem valorizar as potencialidades econômicas, sociais e funcionais de modo a melhorar a qualidade de vida urbana. E a segunda, identificada como requalificação, englobaria operações em busca de reativar a vida econômica e social de uma parte decadente da cidade. A proximidade das explicações esboçadas na Carta, induzia, no entanto, a uma relação de sinonímia entre reabilitação e requalificação, que confundia mais do que diferenciava os termos. O fim do século, por sua vez, deu origem ao termo regeneração, associado às ações agressivas de transformação do meio urbano, que defendiam a preservação e conservação dos espaços a partir de uma exploração econômica muitas vezes chamada de desenvolvimento sustentável (MUNIZ, 2012).

ANO/ PERÍODO	DOCUMENTO ORIGINÁRIO	TERMOS	ENTENDIMENTO COMUM
1964	Carta de Veneza	Valorização Revitalização Reabilitação	Recuperar o que se havia perdido
1972	Convenção de Unesco	Restauração	Recompor a função, a tecnologia, o uso, o território, a cidade e o centro histórico
1995	Carta de Lisboa	Renovação Revitalização	Valorizar as potencialidades econômicas, sociais e funcionais, além de melhorar a qualidade de vida
Fins do século XX	---	Regeneração	Transformação do meio urbano, preservação e conservação a partir da exploração econômica

Quadro 1 – Surgimento dos termos com prefixo RE-

Fonte: Elaborado pela autora, com base em Muniz (2012)

(Quadro 2)

Com a mesma intenção de estabelecer uma cronologia, mas agora a partir de uma conceituação ampla acerca do entendimento dos REs- como processos de intervenção, Vargas e Castilho (2009) identificam, em três períodos da segunda metade do século XX, o parâmetro caracterizador dos planos e a crítica relaciona a cada um. As autoras destacam, assim, o período da *renovação urbana* de 1950 a 1970, quando o foco estava em “assumir a preferência pelo novo” (p.7) em áreas centrais destruídas pela Segunda Guerra Mundial na Europa e nas da América do Norte, num movimento inverso ao da suburbanização. Essas intervenções foram marcadas pelo propósito que juntava demolição e construção como peças necessárias para a renovação. Seus objetivos giraram, de modo geral, na criação de espaços públicos e torres de escritórios e de apartamentos, voltados para uma classe com renda mais elevada. Naturalmente, a crítica a esse período pautou-se na homogeneização e fraco estímulo à vitalidade propagados pelas intervenções.

O período seguinte, identificado como o da *preservação urbana*, abrangeu os anos de 1970 a 1990, e focava na importância da preservação das vizinhanças e da restauração histórica de edifícios significativos das áreas centrais. Esta preocupação com a história e a memória carregava a negação do modernismo e terminou resultando em intervenções que a equiparavam com o lucro obtido a partir do estabelecimento de práticas de comércio e da museificação da cidade, mas também com a inclusão de habitação de baixa renda, sistema de transporte, espaços públicos e ambiente urbano. Suas críticas alegam sua consequência de privatização do espaço público devido à parceria público-privada que induziriam à privatização da cidade (VARGAS; CASTILHO, 2009).

Por último, de 1990 aos anos 2000, dá-se o período de *reinvenção urbana*, o qual viu a homogeneidade da sociedade industrial ser substituída por uma diversidade de estilos de vida que exigia uma nova segmentação do mercado e técnicas mais sofisticadas de marketing e propaganda. Devido à separação entre as atividades econômicas e o espaço físico, o território era agora espaço de consumo, não mais de produção e, juntos, capital imobiliário – por criar localizações privilegiadas – e poder público – por valorizar positivamente a imagem da cidade para captação de recursos – tiveram importante papel neste processo. No entanto, houve muito mais aumento da dimensão dos projetos do que inovação propriamente dita em propostas que superavam as áreas centrais e podiam estender-se para toda a cidade que passava

agora a ser produto de consumo, sendo as áreas de centros, *waterfronts*, leitos ferroviários, áreas portuárias e edificações industriais desativadas o foco primordial dos projetos de intervenção desse período. Criticamente, essa modificação da imagem da cidade tendeu à criação de lugares destacáveis, que terminam contribuindo para a consolidação da gentrificação e da desigualdade social (VARGAS; CASTILHO, 2009).

PERÍODO	TERMO	ENTENDIMENTO COMUM	CRÍTICA
1950 – 1970	Renovação urbana	Preferência pelo novo em áreas centrais. Renovação como resultado da junção da demolição com a construção	Aumento da homogeneização e fraco estímulo à vitalidade
1970 – 1990	Preservação urbana	Preocupação com a história e a memória. Restauração histórica de edifícios nos centros	Privatização do espaço público
1990 – 2000	Reinvenção urbana	Aumento da dimensão dos projetos e visão da cidade como produto de consumo. Foco em áreas centrais, <i>waterfronts</i> , ferrovias, portos e edificações industriais	Consolidação da gentrificação e da desigualdade socioespacial

Quadro 2 – Periodização das intervenções urbanas

Fonte: Elaborado pela autora, com base em Vargas e Castilho (2009)

Apesar da diferença de termos e princípios entre as cronologias, elas complementam-se e aproximam-se ao reconhecer a preocupação das intervenções baseadas no prefixo RE- com a necessidade de construir o novo, de recuperar a história e de explorar economicamente o espaço urbano em áreas associadas à degradação e ao abandono. Com foco na identificação das diretrizes dos projetos urbanísticos resultantes dessas inclinações intervencionistas, Vásquez (2016) identifica as estratégias morfológicas e funcionais daquelas que buscaram conectar a área escolhida com a estrutura urbana preexistente. Destacam-se, assim, nas estratégias morfológicas: a recuperação paisagística e ambiental do lugar; o comprometimento em recompor o traçado urbano; estabelecer índices urbanísticos e padrões de ocupação; inserir

edificações que possuam influência em escala urbana e global; a primazia da variação da arquitetura nos conjuntos edificados; e a preservação de elementos que denotam a identidade e a memória coletiva do lugar. E nas estratégias funcionais: uma infraestrutura de transportes que articule fluxos urbanos e metropolitanos; a incorporação de vias exclusivas para a mobilidade ativa; a diversificação de usos; a implantação de espaços públicos comprometidos com o desenvolvimento social; e a conservação de atividades industriais e ferroviárias preexistentes. Contudo, o efeito sobre as estruturas urbanas corre o perigo de não concordar com seus objetivos, uma vez que as estratégias adotadas são, quase sempre, aplicadas apenas superficialmente, o que ao invés de reduzir, termina por aumentar a propagação de fragmentos urbanos e sociais.

Reforçando o pensamento dos autores acima, Vicente Del Rio (2001) reconhece nas estratégias projetuais das intervenções um comprometimento com o planejamento estratégico inerente a um novo paradigma do desenvolvimento sustentável que busca esforços para a ocupação de vazios, a reutilização do patrimônio instalado, a requalificação de espaços e a intensificação e mistura dos usos. Para o autor, esses novos parâmetros sob a influência da globalização e do capitalismo neoliberal geraram um modelo de revitalização com duas faces que se contrapõem mutuamente:

Por um lado, o modelo de revitalização urbana do urbanismo contemporâneo rompe com as práticas precedentes e distancia-se tanto dos projetos traumáticos de renovação quanto das atitudes exageradamente conservacionistas, ao mesmo tempo que os incorpora e excede, em prol do renascimento econômico, social e cultural das áreas centrais. Pelo outro, ele permite a gestão da cidade segundo a lógica neo-liberal, cuja prática urbanística passa a ser fragmentada e dispersa, de acordo com as oportunidades, as vantagens competitivas e as respostas do mercado consumidor cada vez mais globalizado, embora de expressões localizadas como, por exemplo, na instituição de espacialidades propícias para novos pólos financeiros e imobiliários transnacionais, ou de intenso turismo cultural-recreativo. (DEL RIO, 2001)

A partir de viés teórico, a visão de Secchi (2016, p.166) complementa a discussão ao reconhecer que o projeto da cidade contemporânea é, antes de tudo, um projeto de solo que se apresenta como capaz de apresentar uma nova visão para “uma cidade inevitavelmente dispersa, fragmentária e heterogênea”. Dessa forma, o autor descreve três tendências principais desse tipo de projeto: a primeira é a de que o solo é absorvido e seus papéis, funções e significados são transferidos para um edifício ou para uma proporção da cidade em suas mais variadas representações; a segunda é a que

entende o solo como suporte de uma concepção viária canalizada, fluída e veloz; e a terceira é a da divisão do solo segundo coeficientes técnicos entre todos os tipos de atividades.

Secchi afirma que:

O urbanismo e a arquitetura contemporâneos têm a necessidade de voltar a refletir experimentalmente, e de maneira técnica pertinente, sobre aspectos que, em sua longa tradição, sempre couberam à dimensão implícita do projeto: sobre sistemas de compatibilidade e incompatibilidade; sobre distâncias recíprocas; sobre a proximidade; sobre materiais de agregação, disjunção e separação; sobre a mescla de pessoas e a diversidade de atividades; sobre sua densidade; sobre relações de cobertura; sobre relações entre superfícies pavimentadas e permeáveis e sobre materiais compatíveis com as práticas sociais [...] e, sobretudo, sobre as características do espaço público e dos elementos de mediação entre os diversos materiais urbanos; em outras palavras, sobre a forma da cidade e as estratégias das quais ela possa resultar. (SECCHI, 2016, p.171)

1.3. Os ESPAÇOS DE INTERVENÇÃO

Identificar os espaços de intervenção vai além de entender que os projetos de prefixo RE-, normalmente, atuaram nas áreas abandonadas e deterioradas. No item acima, já foram apontados diferentes tipos de locais que mais apresentam essas características na cidade contemporâneas e, por isso, mais tornaram-se objetos das intervenções e, de fato, foram estabelecidas conceituações para melhor qualificá-los e identificá-los. Jardim (2012), em sua dissertação de mestrado, reconhece que os motivos para revitalização urbana podem ser identificados com o declínio da atividade industrial e que com a existência de áreas deterioradas, o prejuízo para a mobilidade de algumas regiões e a escassez de terrenos vagos e com infraestrutura em outras áreas da cidade. Para a autora, essas questões originaram o abandono de edificações e áreas centrais a partir de um processo de esvaziamento, gerando resíduos passíveis de serem reconhecidos como vazios urbanos.

Essa decadência da atividade industrial, para Jardim (2012), foi o motor para o deslocamento das indústrias para locais então mais adequados, seja pelo valor de implantação, seja pelo acesso mais facilitado às redes de transporte, de modo que as aglomerações industriais decadentes acabaram engolidas e encravadas no meio urbano pelo crescimento das cidades. Como consequência, essa aparente desindustrialização gerou a obsolescência dos chamados *waterfronts*² e aliada ao desenvolvimento dos meios de transporte rodoviários, contribuiu ainda mais para degradação e ociosidade desses espaços. Acrescentando uma nova visão, Vásquez (2016) entende que as áreas mais facilmente reconhecíveis como vazios urbanos são aquelas detentoras de infraestruturas obsoletas, como antigas áreas portuárias e as antigas zonas industriais, mas também que sua formação não se limita apenas aos processos inerentes da cidade contemporânea, sendo também criados a partir dos projetos de intervenção urbana que acabaram promovendo sérias rupturas morfológicas em tecidos consolidados.

Na literatura diferentes termos têm sido utilizados para designar os vazios de acordo com a atividade esvaziada, colecionam-se termos como: *terrain vague*, *vague urbain* e *friches industrielles, commerciales* ou *urbaines* na língua francesa; *wasteland*, *derelict land*, *drosscape*, *brownfield*, *void*, *blank area*, *white area*, *SLOAP* e *dead zone* na língua inglesa; *tierras vacantes*, *vacíos urbanos* e *terrenos baldíos* em espanhol; e *il vouto* em italiano. Da mesma maneira, vários outros termos e noções vêm associados à ideia dos vazios urbanos, estabelecendo tanto feições contraprodutivas quanto potenciais do fenômeno, frente às possibilidades de vitalidade. Acrescentando uma conotação negativa, estabelece-se uma ligação direta com a obsolescência, a deterioração, a desativação, a decadência, a subutilização e o abandono. Por outro lado, as áreas identificadas como vazios urbanos, normalmente, possuem condições de acessibilidade, disponibilidade de espaço disponível e de infraestrutura consolidada que as tornam receptáculos de possibilidades para a cidade (VÁSQUEZ, 2016).

² Para a autora, *waterfronts* são os espaços identificados com áreas portuárias, geralmente, monopolizados por atividades de produção, armazenagem e transporte de mercadorias, consistindo no uso de armazéns, guindastes, pátios de estocagem, navios cargueiros, contêineres, etc.

Com foco específico nos *brownfields*, Vasques (2005) também destaca essa característica de múltiplos significados para o termo. Em suas palavras:

Estes locais são conhecidos por diferentes nomes: áreas degradadas (no sentido de degradação física, por ação do tempo ou por ação de contaminações diversas), pontos negros (porque não existe ninguém morando neles, havendo necessidade de construção sobre estes espaços para 'iluminá-los'), espaços opacos (o contrário de espaços 'luminosos'), espaços residuais (que restam após diversas modificações produtivas no tecido urbano), espaços de reconversão (oriundos de mudanças e/ou modificações de funções urbanas e novas possibilidades de uso do espaço urbano), paisagens 'estragadas' (origem em estudos que empregam o adjetivo francês *'ravagés'*), cicatrizes/ fraturas urbanas (antigas áreas que permaneceram e que são encontradas 'cortadas' por grandes sistemas de vias de circulação), cinturão de ferrugem (ou ainda anel de ferrugem e/ou ferradura: áreas industriais concentradas), espaços de inércia (espaços com dificuldades de mudanças, por não serem dinâmicos restam 'inertes'), terrenos vagos (resultado da desindustrialização), rugosidades (formas remanescentes de tempos anteriores), e muitos outros, numa diversidade de conceitos que traduz a falta de consenso ao denomina-los. (VASQUES, 2005, p.8-9).

As variadas significações apontadas por Vasques (2005) demonstram o mesmo entendimento de que as áreas, sujeito dessas denominações, são resultado tanto do declínio da atividade industrial quanto de intervenções urbanas realizadas em fins do século XX, consequências diretas do esvaziamento e do abandono causados pelos fenômenos de degradação e obsolescência, apresentadas sob a forma de edificações ou de terrenos, além de constituírem espaços potenciais de refuncionalização. A novidade agregada por Vasques é identificar um novo termo de conotação negativa a elas associado, a sua possível contaminação ambiental. Também na questão da localização dos *brownfield*, a autora amplia o horizonte de identificação dessas áreas ao apontar a tendência de identificá-las como centros industriais tradicionais situados em regiões centrais ou em regiões periféricas. Mas, também aponta quanto a sua apropriação pelo capitalismo neoliberal que é, justamente, sua ausência de uso, mesmo que parcialmente utilizado ou ocupado, que identifica sua necessidade de classificação como objeto de intervenção, que pode variar de: disponível para uso imediato; requerendo intervenção; ou necessitando de intervenção urgente caso coloque em risco o meio ambiente e a saúde pública.

Para a autora:

Por meio da 'degradação' contínua da paisagem caracterizada por *brownfields*, instaura-se um julgamento de valor depreciativo, inclusive no plano econômico: são áreas desvalorizadas, salvo quando sua localização é privilegiada e a pressão sobre o uso do solo urbano é tão intensa que são desencadeados novos usos logo que cesse a função anterior. (VASQUES, 2005, p.25).

É nesse contexto que se coloca a necessidade de intervenção que a autora chama de *redesenvolvimento*, ou seja, a iniciativa que busca melhorar uma área por meio da renovação de edifícios e da instauração de um melhor uso do solo improdutivo, encorajando assim novos investimentos nesses locais. Vasques (2005, p.37) retoma, então, as intervenções de *regeneração* e de *revitalização* urbanas, simplificando seus entendimentos em substituição de edifícios e em intervenções em áreas centrais históricas, respectivamente, além de alinhá-las com a “servidão do capital”, responsável por colocarem a revalorização econômica acima da “valorização estética, prática e histórica” e pela intensificação da gentrificação. Para Vasques:

A estreita ligação entre o redesenvolvimento de *brownfields* e o processo de *gentrificação* acabou criando o termo '*brownfield gentrification*' – como uma resposta negativa à regeneração urbana. Neste caso, as antigas propriedades que abrigaram atividades econômicas e que se transformaram em *brownfields* são redesenvolvidas com a intenção de atrair as classes média e alta. (VASQUES, 2005, p.48)

O perigo dessa situação é amplificado quando se encontra associado à produção de centralidades, solução adotada devido à localização estratégica que essas áreas, que podem ser conceituadas como vazios urbanos ou *brownfields*, podem apresentar. Os pontos fortes dessas novas centralidades baseiam-se em concentrar e favorecer o *mix* de usos, ao mesmo tempo que incorpora atividades especializadas que se aproveitam das condições de acessibilidade, de infraestrutura e na quantidade de terra disponível que esses espaços urbanos podem apresentar (VÁSQUEZ, 2016). Características que, quando alinhadas à “servidão do capital” tendem a produzir mais e mais áreas de gentrificação, aumentando a exclusão física e social de parte da população.

Ao dar atenção à consequência social desse alinhamento, Wilhelm (2005) enxerga a era da informação como responsável pela transformação dos objetivos da cidade em mobilidade e consumo, criando um aspecto negativo de superficialidade e impaciência, características cuja tendência é sempre aumentar o individualismo e agravar a sensação de solidão e desamparo. Para o autor, isto reforça a necessidade de as intervenções assumirem o compromisso de, cada vez mais, criarem lugares de encontro nas cidades de forma a “aumentar a intensidade de contatos humanos, pessoais, ricos em experiência e diversidade”. Wilhelm (2005) compreende, dessa forma, que o novo leque de exigências da cidade contemporânea reside no desenvolvimento da interação entre as pessoas, propiciada pelo aumento e variação das possibilidades de momentos de interação – seja entre pessoas somente, seja entre pessoas e a cidade –, através da multiplicidade de atividades, usos, espaço, pessoas e edificações. Nesse sentido, é urgente que o urbanista dê conta de apresentar:

[...] soluções para acolher o crescimento rápido da população urbana, redesenho de setores industriais e portuários superados, pontos de encontro fortemente marcados pelo exacerbado aumento de consumo, espaços de conexão de transporte, exigência de espaços públicos em cidades de crescente privatização do espaço e espaços para fazer frente ao aumento de público para atividades esportivas, culturais e de lazer, além dos problemas habitacionais que ultrapassam a mera, porém necessária, criação de moradias. (WILHEIM, 2005)

Nessa mesma lógica, mas com foco na dimensão física dos projetos de intervenção, Vásquez (2016) enxerga no princípio da contiguidade o atributo necessário para que se consiga estabelecer parâmetros positivos com as preexistências por meio de um diálogo com a forma, os usos, a história, os significados e a memória de cada lugar. A adoção deste ponto de partida, para a autora, conduz a uma atuação que interfere nas características do lugar sem perder de vista aquilo que o condicionou a uma condição de vazio urbano.

MOTIVOS	Declínio da atividade industrial Intervenções urbanas
FENÔMENOS OBSERVÁVEIS	Degradação Abandono Obsolescência Esvaziamento Ociosidade
TERMOS CONCEITUAIS	Vazios urbanos <i>Brownfields</i>
VANTAGENS	Espaço disponível Infraestrutura consolidada Condições de acessibilidade Potencial para refuncionalização
ÁREAS USUALMENTE IDENTIFICÁVEIS	Edificações em áreas centrais Centro Histórico Antigas edificações industriais Antigas áreas industriais Antigas áreas portuárias Áreas cortadas por grandes vias de circulação

Quadro 3 – Os espaços de intervenção

Fonte: Elaborado pela autora, com base em Jardim (2012), Vasques (2005), Vásquez (2016) e Wilhelm (2005)

(Quadro 3)

A partir do exposto, não é difícil perceber que existe ainda uma certa dificuldade de escapar dos movimentos que construíram e ratificaram os valores e a essência da cidade contemporânea, apesar dos intensos esforços para transformar tanto sua imagem abstrata quanto física. É, portanto, mais por experiência do que por significados que conseguimos alcançar a compreensão do mundo contemporâneo e através dela tem se tentado provocar mudanças que insistem em apenas comprovar e reforçar o estado original das coisas. Por outro lado, o tempo de convivência com as consequências de nossa própria experiência é o que tem revelado uma certa esperança de alteração efetiva do estado atual. Essa virada de foco que altera o ponto de partida das intervenções da primazia dos valores econômicos para a primazia dos valores sociais, aponta para a adoção de novas soluções para os problemas urbanos. Por isso, não há nada mais certo

do que a afirmação de Secchi (2016), de que a cidade contemporânea ainda está à espera de um projeto, pois ainda se questiona a si mesma e se encontra em plena formação.

»» CAPÍTULO 2

EXPLORANDO O DIA: DO HISTÓRICO AO DIAGNÓSTICO

1. Cidade é a expressão palpável da humana necessidade de contato, comunicação, organização e troca, numa determinada circunstância físico-social e num contexto histórico.

Lúcio Costa

2.1. O DIA E A CIDADE

As características do espaço delimitado pelo DIA são hoje resultado de processos que envolveram a construção da configuração urbana de Aracaju. Fatores como industrialização e expansão da cidade, em sua dinâmica de interação ao longo dos anos, contribuíram para a situação atual de descaracterização das estruturas urbanas do distrito. Morfologicamente, sua área ainda se mantém como uma marca distintiva dentro do desenho da cidade, rodeada por tecidos urbanos marcadamente residenciais e testemunha de um determinado período de tempo em que se enxergava a indústria como promotora do desenvolvimento. A relação que então se estabeleceu entre descaracterização e manutenção morfológica conforma um viés negativo, pois influencia diretamente na qualidade do espaço público, que tende a se tornar degradado, inseguro, na maioria das vezes inabitado e deteriora as possibilidades da vida social urbana. Consequências que não conseguem ser compensadas pelos lotes ocupados por atividades diversificadas, mas intercalados por áreas desativadas em estado de ruína ou vazias.

O momento histórico da criação e instalação do DIA foi uma época bastante significativa para o Estado de Sergipe, em particular para a capital Aracaju. Em 1969, a cidade vivia um intenso período de crescimento econômico. Desde a descoberta da existência de petróleo em terras sergipanas e da instalação da sede administrativa da Petrobrás, a cidade viu-se envolta num surto de desenvolvimento, com considerável aumento populacional e num ativo processo de urbanização e integração da malha urbana (SOUZA, 2015). Numa perspectiva nacional, estes eventos se enquadram nos esforços de reestruturação produtiva do capital industrial, cujo um dos resultados foi a definição de áreas específicas para a implantação de indústrias nas cidades brasileiras. Finatti (2014) ao estudar os distritos industriais no Nordeste do Brasil, percebe que:

Muitas das áreas de aglomerações que hoje estão em funcionamento foram concebidas principalmente na década de 1960 e combinavam muito bem com a ideia do desenvolvimento via industrialização (IANNI, 1991), em que o “desenvolvimento” do conjunto de países considerados subdesenvolvidos se daria justamente por intermédio do estímulo à industrialização. (FINATTI, 2014, p.5)

Acreditava-se na indústria como principal elemento dentro da perspectiva de dinamização do território e que o crescimento econômico, advindo da sua implantação, seria capaz de transformar positivamente a região. Foi nesse contexto de otimismo que o Governo do Estado de Sergipe tomou a iniciativa de assegurar a criação do seu primeiro distrito industrial a ser instalado na capital¹. Aracaju, até então, era uma cidade cuja configuração espacial prolongava-se desde o centro histórico até o seu entorno imediato. Sua organização em termos de vida econômica e social ainda podia ser tomada como monocêntrica², como afirma Vilar (ca. 2008). Dessa forma, as terras desapropriadas pelo Decreto Nº 1.445, de 20 de janeiro de 1969, para a instalação do DIA localizavam-se fora dos limites da malha urbana, numa área distante coberta de mangue e ainda sem suporte de infraestrutura, porém próxima a linha férrea que corta a cidade. Sob a responsabilidade de projeção, construção e administração por parte da Companhia de Desenvolvimento Industrial e de Recursos Minerais de Sergipe – Codise³ –, criada especialmente para favorecer o desenvolvimento econômico do Estado, o DIA foi considerado “fruto da adoção de uma política de organização do espaço urbano para a implantação de projetos industriais”⁴.

(Figura 4)

¹ Nessa época, um dos bairros mais antigos de Aracaju chamava-se Bairro Industrial, não por constituir a instauração de uma aglomeração industrial, mas por concentrar as duas fábricas mais importantes do cenário industrial de Sergipe desde fins do século XIX: Sergipe Industrial e Confiança. O bairro passou a chamar-se Industrial apenas em 1920, tendo sido conhecido primeiro como Massaranduba e depois como Chica Chaves. Cf.: SOUZA, Fernando Antônio Santos de. Um olhar sobre Aracaju em busca de um novo paradigma urbano. IN: FRANÇA, Vera Lúcia Alves. FALCON, Maria Luiza de Oliveira. (orgs). **Aracaju: 150 anos de vida urbana**. Aracaju: PMA/ SEPLAN, 2005, p. 45; SANTOS, Lidiana V. dos. SHIMADA, Shiziele de O. Espaço urbano do bairro industrial em Aracaju/SE e o romance “Os Corumbas”: diálogo entre geografia e literatura. In.: ENCONTRO NACIONAL DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES, 9, 2016, Aracaju. **Anais Eletrônicos...** Aracaju: v.9, n.1, 2016. Disponível em < <https://eventos.set.edu.br/index.php/enfope/issue/view/3/showToc>>. Acesso em: 21 abr. 2018.

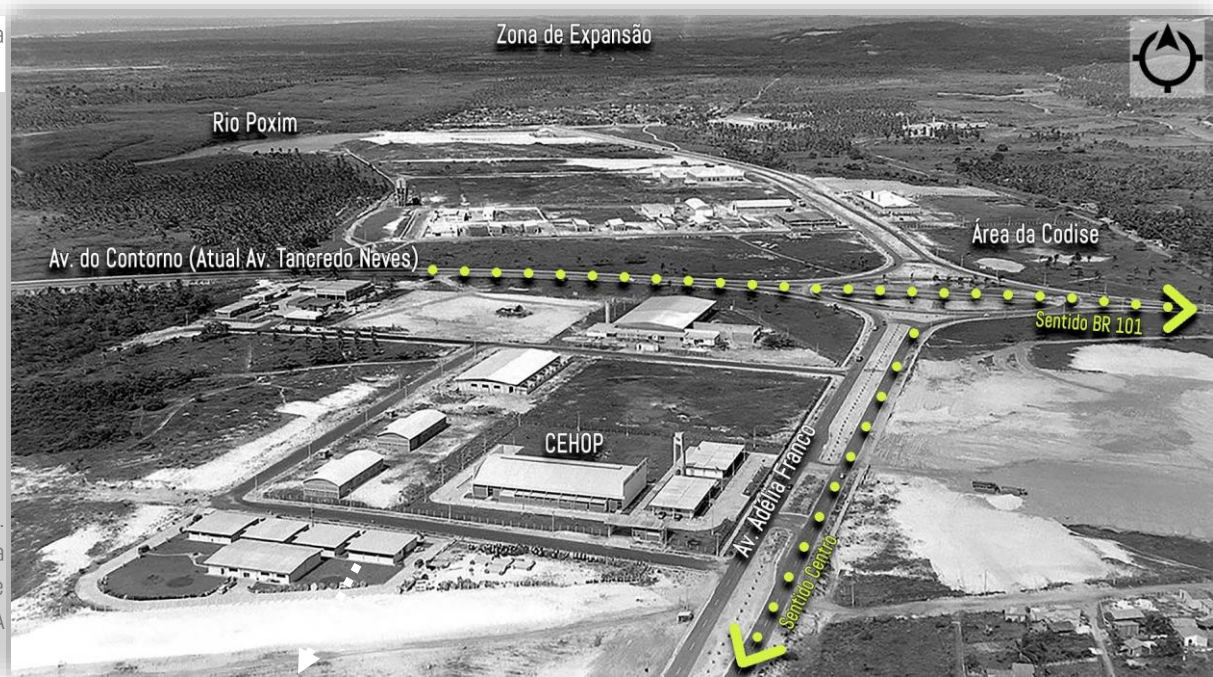
² O sentido de monocêntrica, utilizado por Vilar (ca.2008, p.2), significa que até os anos 70 o centro tradicional era a expressão da centralidade da cidade sem que outro espaço urbano apresentasse vantagens geográficas suficientes para estabelecer uma concorrência, correspondendo de acordo com o autor, ao primeiro período da evolução da centralidade intraurbana.

³ Empresa estadual responsável pela concepção, implantação e administração das áreas industriais do Estado.

⁴ REVISTA CODISE. Compromisso com o desenvolvimento de Sergipe. Aracaju: 2015, p.10.

Figura 4 – Arredores do DIA na época da implantação

Fonte: Acervo Junior Gomes, s.d. Provável fotografia dos anos 70, na qual se observa a ausência de ocupação urbana além da área do DIA na parte superior da foto.



A partir da década de 70, o desenvolvimento econômico, apoiado na crescente industrialização, provocou transformações substanciais que se estenderam continuamente nas décadas seguintes, no espaço e na sociedade aracajuanos. Mesmo sendo possível localizar no tempo o início de cada processo, de modo geral, é possível observar uma interação sistêmica entre eles, de forma que o resultado de cada um alimentou o outro cumulativa e concomitantemente (França, 2016; Nogueira, 2006; Souza, 2015).

(Figura 5)

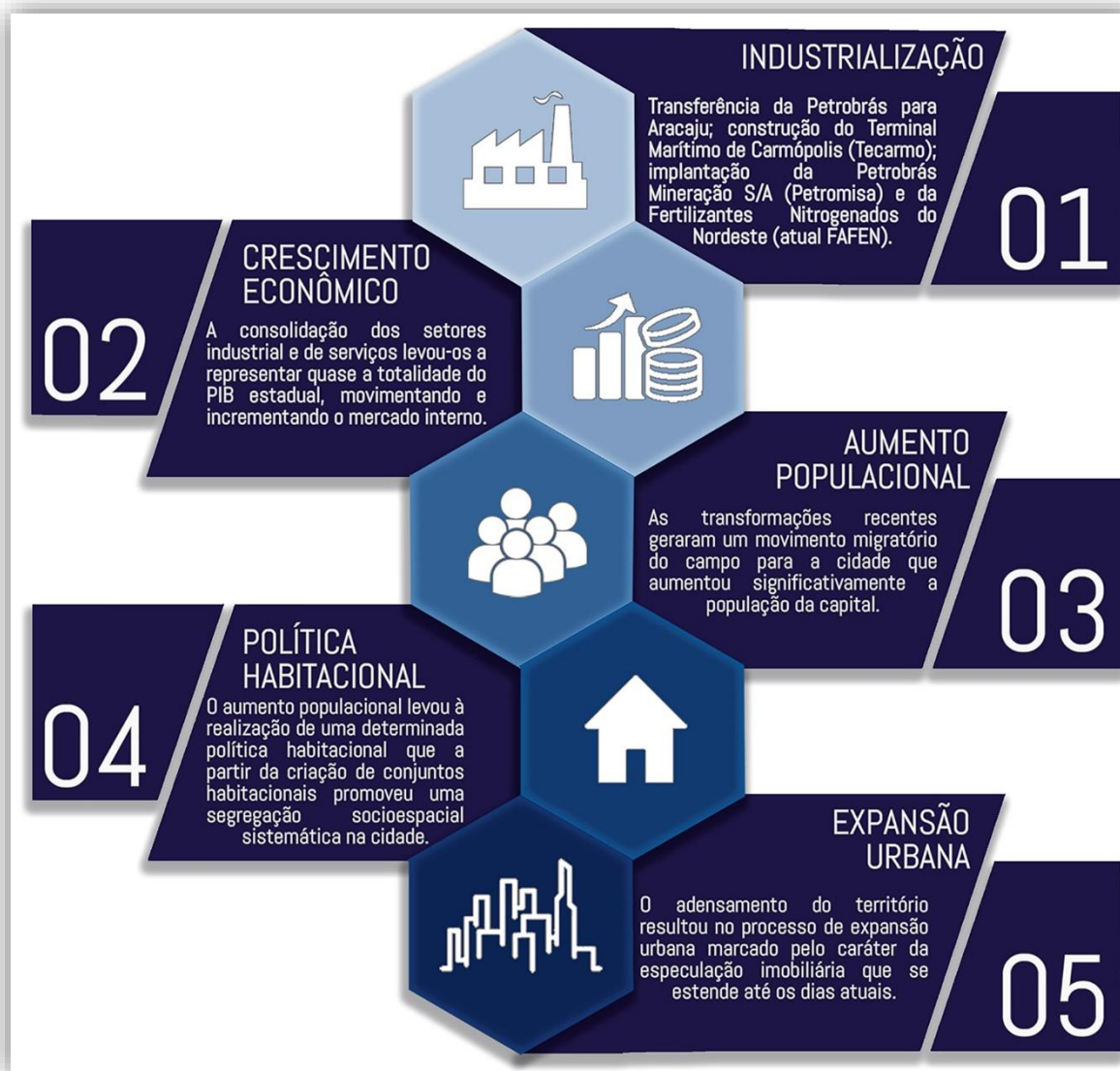


Figura 5 – Principais processos que influenciaram as transformações socioespaciais em Aracaju a partir da década de 70

Fonte: Elaboração pela autora, com base em França (2016), Nogueira (2006) e Souza (2015)

Neste sentido, os processos de desenvolvimento econômico e de formação de uma política habitacional no Estado resultaram no aumento dos investimentos em urbanização. Este movimento propiciou, a princípio, a expansão da estrutura urbana e, posteriormente, a sua densificação. Deu-se, portanto, a criação de novos bairros e conjuntos habitacionais, além da melhoria do sistema viário quanto à infraestrutura, a fim de conferir maior acessibilidade ao sistema espacial urbano, que se encontrava agora em expansão (CARVALHO, 2013). Ao correlacionar a formação de uma política habitacional e a expansão urbana da cidade, Nogueira (2006) aponta os elementos que resultaram na explosão imobiliária no período de 1975-1981.

- 1 – ocupação dos vazios urbanos existentes;
 - 2 – abertura de novas avenidas, que reintegram loteamentos e conjuntos à malha urbana;
 - 3 – proximidade à praia (área do Mosqueiro – zona sul);
 - 4 – expansão da zona oeste (direção da BR-101);
 - 5 – aumento da densidade da área central.
- (NOGUEIRA, 2006, p. 170)

Deste modo, o DIA criado nos anos de 1970, no início do processo de crescimento da cidade, beneficiou-se das melhorias de infraestrutura, mas o esforço de integração espacial afetou-o negativamente ao contribuir para a diminuição das forças necessárias ao seu desenvolvimento enquanto área industrial. Como consequência, o DIA teve apenas os primeiros anos com relevante investimento governamental, sendo atravessado ao longo de sua existência pela expansão da cidade, o que o tornou marca distintiva do momento histórico em que havia sido criado. De certa forma, o crescimento da cidade proporcionou uma estagnação tanto no propósito de criação, quanto na caracterização morfológica da área, que permaneceu “enclausurada” no meio da malha urbana.

Assim, se por um lado, a ação exercida pelo modo como se deu a expansão da malha urbana de Aracaju propiciou a alteração da efetividade da estrutura do DIA em estabelecer o espaço social urbano, por outro não proporcionou uma mudança de fato na configuração morfológica da área. O que terminou por ocorrer foi uma densificação de vazios urbanos no entorno e um aumento de infraestrutura, principalmente viária, que, de certo modo, sufocou ao mesmo tempo

que qualificou a região delimitada pelo distrito sem, no entanto, modificar suas características morfológicas. A própria localização do DIA pode ter propiciado tal situação, já que sua implantação se deu “protegida” a leste pela área de mangue ao longo do Rio Poxim e que também se estende ao sul. Atualmente, parte da área de mangue a leste já se encontra aterrada com a implantação de alguns condomínios verticalizados, numa clara situação que intensifica a fragilidade ambiental do entorno do DIA.

(Figura 6)

(Figura 7)



Figura 6 – Manutenção das características morfológicas do DIA

Fonte: Redesenho do mapa original (provável 1975) do Distrito Industrial de Aracaju sobreposto pela autora em imagem do Google Earth Pro, com base no relatório de PIBIC *A produção do espaço urbano e suas relações com as transformações econômicas. Os casos do bairro Industrial e do Distrito Industrial de Aracaju (D.I.A.)* realizado pela autora (2016)

SOBRE ESTA IMAGEM DE SATÉLITE MAIS ANTIGA, ANO DE 2003, PODE-SE OBSERVAR O TRAJETO DO RIO POXIM E SUA ÁREA DE MANGUE, EM VERDE, DEMONSTRANDO OS LIMITES NATURAIS DA ÉPOCA DA IMPLANTAÇÃO DO DIA, EM AMARELO.



Figura 7 – Proteção natural da implantação do DIA

Fonte: Modificação pela autora em imagem do Google Earth Pro

Associado a isso, ocorreu a mudança de interesse por parte do governo quanto à localização de uma melhor área para o investimento na atividade industrial e o entusiasmo no primeiro distrito industrial da cidade durou pouco tempo com efetivo incentivo governamental. Já na década seguinte de sua implantação, foi criado o segundo distrito industrial do Estado, Distrito Industrial de Nossa Senhora do Socorro – DIS –, o que inevitavelmente resultou na transferência de apelo para localização dos empreendimentos industriais. Assim, ainda no fim da década de 70 o decreto de implantação do DIS

afirmava o “esgotamento” da área do DIA (ARAUJO, 2011, p.83)⁵. A partir daí, percebe-se uma tendência à descaracterização de sua função primordial de abrigar indústrias para o desenvolvimento da cidade. A manutenção da área como distrito industrial, por outro lado, contribuiu para a manutenção do seu desenho urbano. Esta relação entre “esgotamento” e “esvaziamento funcional” apresenta uma dinâmica conflituosa entre o DIS e o DIA e pode, de certa forma, ser entendida como uma relação de causa e efeito.

Na verdade, o DIA na década da sua criação ainda não havia sido ocupado de forma maciça, restando ainda diversas áreas vazias para instalações posteriores. Foi a partir da década de 90, dez anos após a criação do DIS, que o uso industrial começou a ser destinado a um papel secundário, o que deu início ao processo de “esvaziamento” que se intensifica até os dias atuais. Nessa mesma época, a área começou a se estabelecer como corredor viário, consequência da expansão da malha urbana de Aracaju. Internamente, as mudanças aconteceram através da implantação de novos usos do solo, sem que isso alterasse seu desenho original, já que essa nova ocupação se deu nos vazios localizados dentro dos limites do distrito, num movimento análogo a um dos processos de expansão da configuração espacial de cidade. Ou seja, o artifício do “esgotamento” termina por não se justificar em consonância com a realidade, mas apenas como subterfúgio para a diminuição dos incentivos do Poder Público, via decreto estadual.

Mas não apenas a criação do DIS foi responsável pelo início da estagnação do DIA, o crescimento da cidade em seu entorno e, principalmente, o avanço para além dele, são fatores significativos neste processo. As décadas seguintes vieram no rastro deste movimento e tornaram mais intensa a pressão da configuração da expansão urbana sobre o distrito. À medida que a cidade se expandiu, atravessando-o com a extensão e melhoria da infraestrutura viária e com incremento de população ao seu redor, seu objetivo primário de subsidiar a instalação de indústrias em seu território, tornou-se cada vez mais difícil, principalmente em relação à questão ambiental.

(Figura 8)

⁵ De acordo com a autora: “A implantação do DIS, também era uma ‘meta estabelecida pelo governo do estado como forma de atender à expansão do atual Distrito Industrial de Aracaju, cuja área encontra-se esgotada’ (Decreto 4.424 de 24-08-1979). Ou seja, quatro anos após a implantação do DIA, o decreto estadual acima citado, ratifica o esgotamento de sua área e evidencia a meta de transferir as atividades industriais para fora de Aracaju”. (ARAUJO, 2011, p.83)

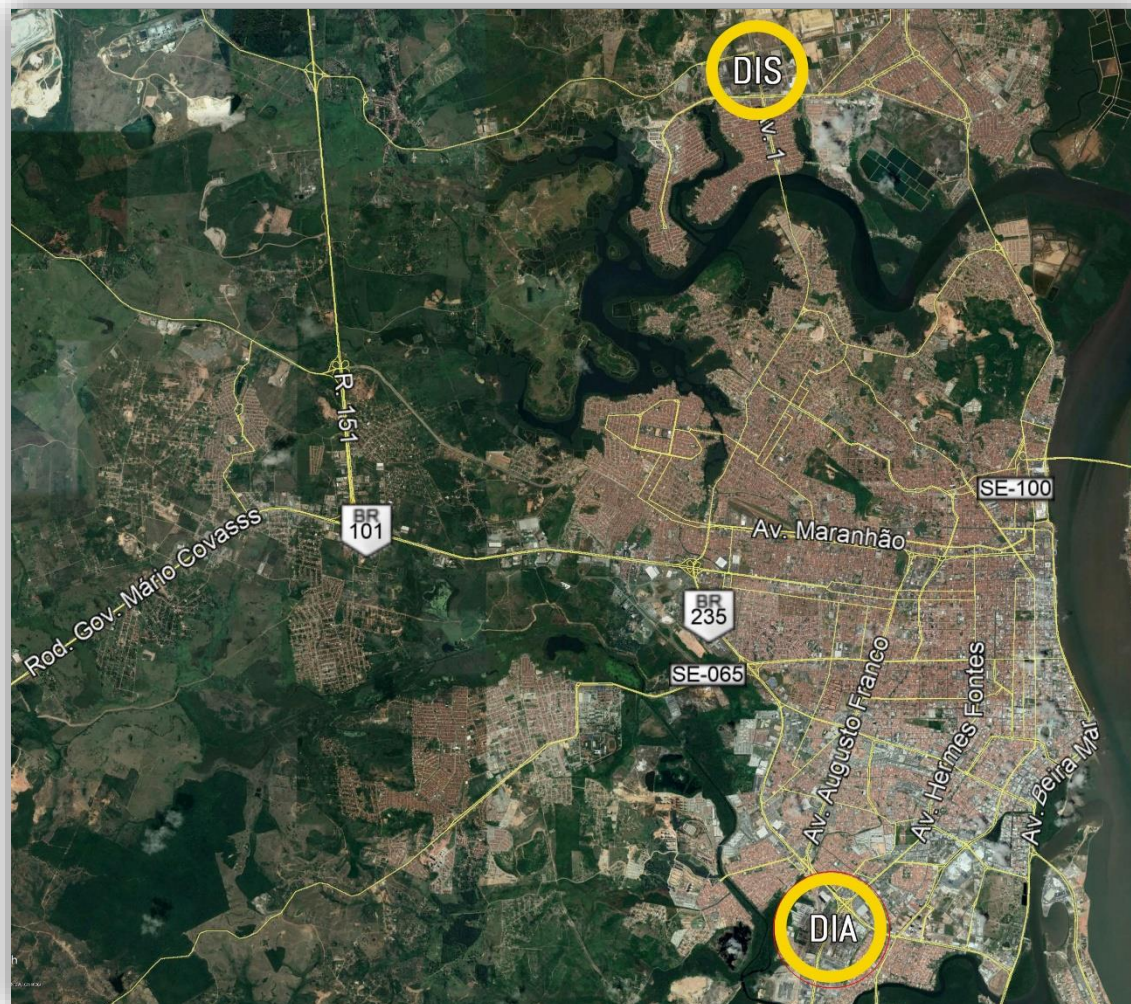


Figura 8 – Localização do DIS e do DIA frente rodovias e BRs

Fonte: Modificação pela autora em imagem do Google Earth Pro

Embora o DIA tenha sido instalado em área de fragilidade ambiental pela proximidade do rio⁶, a localização inicial, fora dos limites da cidade, na época favorecia os objetivos de ocupação industrial, uma vez que os licenciamentos de empreendimentos podiam ser realizados sem as limitações advindas pela proximidade imediata de população urbana. À medida que esta situação se modificou e o DIA passou a se inserir dentro da malha consolidada, seu local de ocupação

(Figura 9)

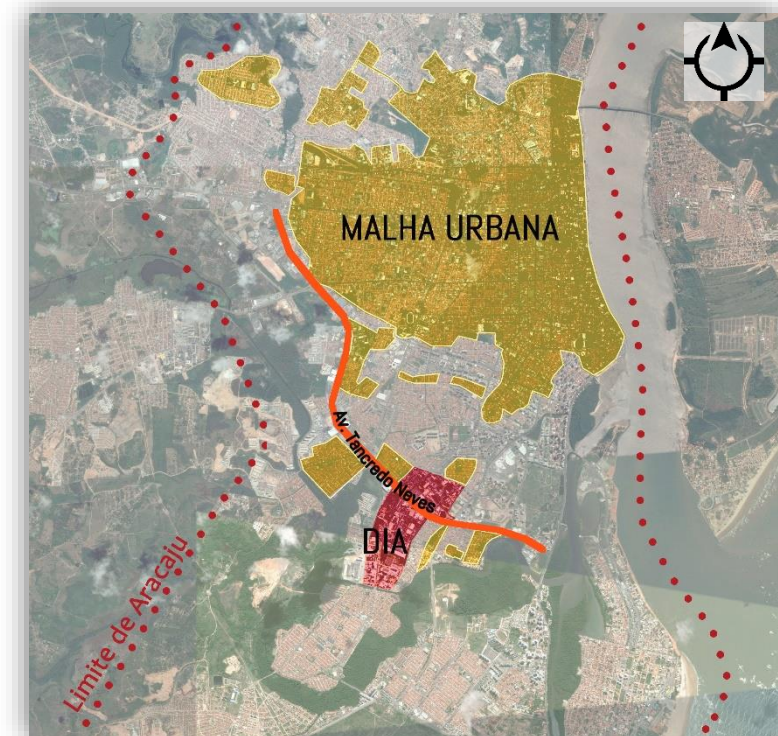


Figura 9 – Comparação entre a mancha urbana de Aracaju até década de 70 e a do DIA

Fonte: Elaborado pela autora em imagem do Google Earth 2016, com base no mapa "Aracaju: mancha urbana até 1970" de CARVALHO, 2013, p.98.

⁶ Esta característica de ocupação em área de fragilidade ambiental remonta à própria condição de implantação da cidade, que se fez em uma região de interesses ecológico e ambiental com consideráveis porções de áreas inundáveis com a presença de lagoas, pântanos e manguezais (SOUZA, 2005). Na década de 70 quando a densa malha urbana ainda se concentrava muito próxima ao centro tradicional, as áreas mais afastadas, principalmente ao sul, ainda mantinham essa realidade ambiental. (Cf. Imagem 1, p.15). Por outro lado, a legislação ambiental brasileira só passou a "se preocupar como o meio ambiente de uma forma global e integrada" a partir da década de 80 (FARIAS, 2007).

agregou um novo elemento de funcionalidade, além de servir aos objetivos industriais, o distrito passou a ter papel importante na mobilidade urbana da cidade.

Além da alteração de sua funcionalidade locacional, pode-se inferir que a expansão urbana também tenha influenciado o desenvolvimento de uma dificuldade em torno da implantação de empreendimentos industriais na área. Somado a isso, a mudança no foco de investimentos, agora orientados para o DIS, levou ao início de um movimento de descaracterização ainda nos anos 90 que tem se intensificado até os dias atuais. Isto significou a implantação de usos diferentes do industrial⁷ dentro do distrito sem, necessariamente, estarem de acordo com a regulamentação. Desse modo, ainda que pouco efetivo quanto ao seu objetivo de servir ao incremento da economia a partir do estabelecimento de projetos industriais, o DIA continuou existindo (ou resistindo) por meio de mecanismos inerentes a uma nova dinâmica social, instituída por meio de uma realidade urbana imposta pela sua nova situação na configuração espacial da cidade. Este novo papel na estrutura e estruturação urbanas pode ser percebido pela alteração constante das formas de uso de solo implantadas na área e sua evidente colocação atual como importante elemento para a malha viária.

Sua inserção local próxima a áreas privilegiadas, a existência de um importante nó de mobilidade urbana e sua ligação viária imediata com conjuntos habitacionais, propiciou a instalação destes novos usos, sendo os mais representativos: estabelecimento cultural de grande porte, lojas de comércio de mobiliário voltado para classes mais altas, comércio varejista e diversos serviços automotivos. Tais alterações de uso, realizadas nem sempre com a anuência da Codise, fixaram-se e modificaram a ocupação do DIA, de modo que muitos terrenos foram passados de dono a dono sem qualquer compromisso com as obrigações impostas pela normatização estadual para os distritos industriais. O

⁷ A pesquisa de Iniciação Científica *A produção do espaço urbano e suas relações com as transformações econômicas. Os casos do bairro Industrial e do Distrito Industrial de Aracaju*, coordenada pela Profa. Dra. Rozana Rivas de Araújo, tabulou dados sobre o desenvolvimento da ocupação do DIA com a bolsista Hanna Lydia Almeida Albuquerque no plano de trabalho, *Coleta de dados para elaboração de imagens sobre a evolução urbana do DIA*, realizado no período de 2014-2015. Os mapas e gráficos produzidos denotam a diminuição das áreas voltadas para o uso industrial enquanto os lotes vazios vão sendo ocupados pelo uso habitacional, comercial, serviços, educacional e cultural a partir da década de 90.

prolongamento desta situação ao longo das décadas, leva a suposição da inexistência de uma política de fiscalização que faça cumprir as exigências da legislação.

Esta ausência não afetou apenas o cumprimento das regras de usos de ocupação, mas permitiu a constituição de sérios problemas ambientais, principalmente em relação às margens do Rio Poxim. Como por exemplo, a invasão Vila Socó-Pantanal da área onde situava-se a lagoa de estabilização do DIA, na margem do rio, ocorrida ainda na década de 70. Atualmente, a invasão, já consolidada, mantém-se na área do distrito com habitações subnormais em situação de fragilidade ambiental. Outro exemplo, é a ocupação de lote pela empresa Torre, no lado oposto da Avenida Heráclito Rollemberg, também na margem do rio, com limite praticamente contíguo ao curso de água natural.

O arranjo espacial do DIA também sofreu com a falta de fiscalização no que implica a constituição do cinturão verde, projetado para ser uma área de transição entre o distrito e a cidade. Hoje em dia, é possível encontrar parte deste espaço verde apenas no limite leste do distrito, enquanto que do lado oeste o que o delimita são os muros das empresas instaladas.

Com o passar do tempo, as atividades relativas ao desenvolvimento econômico se diversificaram e tiveram seu leque de possibilidades alargados para além da atividade industrial. Assim, em 2014, com o Decreto 29.935, que regulamenta os dispositivos do Programa de Desenvolvimento Industrial – PSDI – criado em 1991, passa a ser possível a implantação de novos usos, desde que ligados à atividade industrial. Na descrição do que consiste o Apoio Locacional, tipo de incentivo e estímulo operado pelo PSDI através da Codise, decreta-se no inciso III, do artigo 5º:

III – Apoio Locacional: cessão ou venda de terrenos ou galpões industriais, ou permuta desses galpões, a preços subsidiados, para implantação de empreendimentos industriais, agroindustriais e turísticos e/ou de ações voltadas para o Parque Tecnológico de Sergipe e, excepcionalmente, por decisão do Conselho de Desenvolvimento Industrial – CDI, para Centro de Distribuição – CD, Complexo Empresarial Integrado – CEI, empresas do conjunto de empreendimentos industriais beneficiários do PSDI, assim como as Centrais de Atendimentos (grifo nosso). (DECRETO, 2014)

A parte grifada no fim da citação destaca a novidade trazida pelo Decreto 29.935/14 em relação às regulamentações anteriores, ampliando os usos que podem ser beneficiados pelo PSDI e instalados nas áreas ou nos

distritos industriais do Estado. Esta medida significa uma modernização conceitual quanto ao entendimento de uma política de desenvolvimento e da concepção das aglomerações industriais. Os CDs configuram-se como uma espécie de depósitos de empreendimentos industriais ou ainda como comércio atacadista voltado para as necessidades das indústrias, sendo definidos em decreto como

(...) toda unidade constituída por empresa industrial com objetivo de armazenar os produtos produzidos ou comprados para revenda, com finalidade de despachá-los para outras unidades, filiais ou clientes; também se inclui nesse conceito, o estabelecimento atacadista que revende mercadorias e estabelecimentos varejista, industriais, agrícolas, prestadores de serviços e institucionais, ou a outros atacadistas. (DECRETO, 2014)

Já os CEIs são tomados como “espaços de produção e gestão de negócios multissetoriais”. Na Revista Codise de 2015, o CEI é apresentado como “uma atualização dos distritos industriais”, voltado para desenvolver um determinado local, dentro de uma política de interiorização através do Programa Sergipe Cidades. Como uma localização que reúne indústria, comércio, serviços e capacitação profissional, aparentemente, o novo modelo busca uma maior interação com a realidade local, baseado numa nova organização do espaço industrial que diminui a distância entre a produção e a venda final dos produtos. Ou seja, não configura um empreendimento que venha a ser instalado em um distrito industrial, mas equipara-se a ele enquanto tipo de aglomeração industrial. A partir dessa apresentação, é possível inferir que esta nova concepção abre novas possibilidades de configurações das áreas industriais, de modo que as interações com a cidade sejam mais fluídas em questão de desenho e de vivências, para que o espaço público não se construa em realidades estanques, modificando radicalmente o modelo antigo que tem o DIA como exemplo.

Nesse sentido, a situação atual do DIA, com seus usos de comércio varejista e de serviços para o consumidor final, encontra-se em desacordo com a legislação, já que em sua maioria não se aplicam às necessidades das atividades industriais, acrescenta-se a isso os usos religiosos, de esporte e lazer e institucionais que escapam à classificação de CD.

2.2. UMA OPORTUNIDADE PARA A MUDANÇA

Por esse viés, pode-se dizer que as situações que dificultaram o desenvolvimento da área enquanto distrito industrial, também acrescentaram um fator positivo de consideráveis possibilidades de desenvolvimento. Esse contraste entre estagnação e potencialidade dentro do sistema urbano e econômico, induziu a geração de diversos conflitos entre o empresariado, que com a ausência de investimento do Governo passou a ser o novo agente modulador da região, e a Codise. A pressão dos empresários pautava-se na urgência da implantação de ações para readequação e revitalização do DIA, principalmente em relação à legalização da implantação dos usos comercial e de serviços.

Em 2017, a Resolução Nº 58, do Conselho de Desenvolvimento Industrial – CDI – pôs fim a falta de entendimento entre os interesses privado e público ao propor alterar a regulamentação do uso das terras do DIA. Pode-se dizer que o conflito principal, criado a partir do desenvolvimento urbano que “atravessou” o DIA, foi sanado; e, o que resulta mais importante desta nova conjuntura é a reafirmação e fortalecimento da área como significativa potencialidade dentro da malha urbana de Aracaju.

Em 2017, a publicação da Resolução Nº 58, do Conselho de Desenvolvimento Industrial – CDI –, aponta para um momento de mudança ao propor a alteração da regulamentação do uso das áreas do DIA. Nos seus seis artigos, a Resolução apresenta os critérios para a regulamentação e o destino dos recursos financeiros advindos dos processos. Sua publicação é suficiente para demonstrar a primeira ação do poder público para tentar dar solução para um problema que está posto há pelo menos 30 anos. Por outro lado, isto comprova também a estagnação, descaracterização e os consequentes problemas urbanos presentes no DIA, latentes em meio à malha urbana de Aracaju.

A Resolução apresenta como ementa apenas o seguinte: “Altera a Regulamentação do uso das áreas do Distrito Industrial de Aracaju – DIA e dá outras providências” (RESOLUÇÃO, 2017), sem nenhuma menção à alteração de determinada lei, como por exemplo, a lei de criação do distrito. No entanto, pelo caráter dos critérios de regularização que

propõem a retomada das áreas atualmente utilizadas em uso diverso da finalidade para qual foram adquiridas, as quais juntamente com os imóveis ainda livres e em posse da Codise, serão destinadas à venda, a preço de mercado e “sem qualquer restrição”, mantendo-se apenas aquelas que estejam cumprindo a sua finalidade contratual. De modo geral, o que se apreende destes critérios é a consequente desativação da área enquanto distrito industrial nos moldes em que hoje é entendido pelo Estado.

De uma maneira ou de outra, foi aberta a possibilidade de transformação territorial e ocupacional do espaço do DIA, sem se estabelecer qualquer orientação ou planejamento das mudanças. Ou seja, foi deixado nas mãos do mercado a escolha dos usos que serão implantados a partir da venda destes terrenos. Assim, o que a princípio surgiu como instrumento de resolução de problemas, pode terminar por se constituir em propagador de mais alguns, uma vez que a área do DIA, fora a regulamentação como distrito, não possui especificações claramente atreladas às normativas presentes no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU – de Aracaju, vigente desde 2000. Com uma área atualmente dividida entre três bairros

(Figura 10)



Figura 10 – Localização do DIA e bairros vizinhos

— Limite entre os bairros

Fonte: Elaborado pela autora em imagem do Google Earth, com base na divisão de bairros que consta no Mapa de Referência Cadastral, set/2012, da Diretoria de Cadastro Imobiliário/Secretaria Municipal de Finanças de Aracaju

da cidade, deixar que a ocupação e agregação de territórios do DIA ocorra sob a livre movimentação de mercado é prejudicial ao desenvolvimento da cidade, pois o planejamento de uma área considerável de 1.182 km² pode agregar valor simbólico, cultural e social a um espaço público de qualidade e disponível a todos as pessoas, transformando a realidade atual de cidade segregada, excludente e devedora de uma prática de especulação imobiliária.

Além disso, seria bastante interessante que as mudanças no DIA fossem pensadas a partir do ponto de vista ambiental, devido a sua proximidade do Rio Poxim, a fim de aproveitar o momento para preservar e proteger a ambiência natural característica de uma cidade com diversas áreas de rio e mangue como Aracaju. Desta forma, deveriam trabalhar em conjunto a Codise, como representante do Estado, a Prefeitura Municipal de Aracaju – PMA –, a Administração Estadual do Meio Ambiente – ADEMA – e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA – para organizar um plano de orientação das novas ocupações e de transformação do espaço público.

2.3. UM MAPEAMENTO DOS POTENCIAIS POSSÍVEIS

A partir da perspectiva de transformação da área, pode-se observar alguns elementos que indicam o potencial que o distrito possui tanto em relação à configuração urbana, quanto em relação às possibilidades de construção do espaço público. Numa perspectiva regional, o DIA agrega características que o constituem como uma localização urbana, no sentido utilizado por Flávio Villaça (2012), dentro da estruturação espacial da capital. Segundo o autor,

Com isso, temos dois tipos de espaços: os que envolvem deslocamentos – as localizações – e os que não envolvem deslocamentos – os objetos em si. Nestes últimos, espaço é dado por relações visuais ou por contato direto; na localização, as relações se dão através dos transportes (de produtos, de energia e de pessoas), das comunicações e da disponibilidade de infra-estrutura (sic). (VILLAÇA, 2012, p.23)

Na visão dos empresários a ideia de potencialidade significava desenvolver comercialmente a região para desafogar o comércio no Centro da cidade, justificada pelas características físicas de “grandes áreas para estacionamento, ruas largas, calçadas largas, fácil acesso, terminal de integração”⁸. Uma conjuntura como esta implicaria em uma transferência de fluxo, atividades e funções entre uma região e outra, constituindo um novo polo de importância, ou seja, criando uma nova centralidade urbana. Como afirma Silva (2014),

Basicamente são os aspectos funcionais, associados à oferta e acessibilidade a bens e serviços, que são colocados em primeiro plano em muitas das falas do senso comum sobre a degradação dos centros. Aqui se explica em parte o grande desinteresse de boa parte da sociedade urbana pela dita “decadência” dos centros, pois as novas centralidades urbanas incorporam muito bem as atividades do antigo centro. Entre o velho e o novo, congestionamentos de tráfego e confusão de pedestres em ruas apertadas do centro tradicional se contrapõem às novas avenidas espaçosas em áreas de expansão imobiliária. (SILVA, 2014, p. 81)


Para o autor, a identificação de diferentes centralidades existentes na estrutura da cidade perpassa, efetivamente, pela condição da área em questão apresentar determinadas características como: concentrar funções urbanas; convergir pessoas, mercadorias e capitais com redução de tempo e de custo de deslocamento. Uma centralidade seria, portanto, “o principal núcleo polarizador de atividades econômicas e de fluxos” (SILVA, 2014, p. 84). Vilar (s.d.) ao estudar a expansão do consumo em Aracaju, reconhece a existência de algumas centralidades na cidade, o Centro propriamente dito com qualidades espaciais ambivalentes; o bairro Siqueira Campos que se estabelece como subcentro que reproduz o centro original em escala reduzida; além dos arredores do bairro Jardins, considerado pelo autor como a quinta-

(Figura 11)

⁸ Informações retiradas da reportagem: **Empresários pedem readequação do DIA**. Cinform, Aracaju, 24 set. 2012.

essência da centralidade mais ao sul que representa o eixo terciário de elite. Para este último, Vilar (s/d) destaca os elementos responsáveis pela sua formação como sendo a qualidade geográfica e a variedade espacial, assim, para ele,

Figura 11 – O DIA na malha urbana da cidade e sua relação com o centro

-  EIXO COM A AVENIDAS PEDRO CALASANS, HERMES FONTES E ADÉLIA FRANCO
-  AVENIDA PREFEITO HERÁCLITO ROLLEMBERG
-  AVENIDA FRANCISCO JOSÉ DA FONSECA
-  TERMINAL DE TRANSPORTE PÚBLICO DO DIA

Fonte: Elaborado pela autora em imagem do Google Earth Pro



EM AMARELO VÊ-SE O DIA INSERIDO NA MALHA URBANA CONSOLIDADA E SEUS ACESSOS PRINCIPAIS AO BAIRRO CENTRO, EM VERMELHO, E À ZONA SUL. À ESQUERDA, EM DESTAQUE, VÊ-SE O SUBCENTRO BAIRRO SIQUEIRA CAMPOS.

Se o eixo sul de Aracaju retém atributos materiais, vantagens econômicas e valor social é porque seu espaço, concebido como matriz de acumulação, organização e interação, permite a atuação de forças sinérgicas que “lubrificam” as ações sociais e as relações econômicas. (VILAR, s.d., p.14)

A partir disto, pode-se conceber que a condição espacial de uma área e sua significação dentro da configuração urbana de uma cidade podem ser tomadas como importantes fatores para sua transformação em um núcleo para onde convergem fluxos e atividades. A própria área do DIA mesmo antes de ter aberta a possibilidade de regularização de sua

transformação de usos, ao ser considerado como parte das Áreas de Desenvolvimento Econômico – ADEN – pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU 2000 – de Aracaju, apresentava como objetivo promover e fortalecer centralidades regionais e locais, além de desafogar a sobrecarga das demandas cotidianas de comércio e serviços, na área central.

Dotado de infraestrutura urbana, o DIA é, atualmente, ponto de importantes deslocamentos. A presença do Viaduto Jornalista Carvalho Déda que articula os fluxos de quem entra ou sai de Aracaju, assim como o de quem acessa a cidade uma extensão norte-sul, associada a existência de terminal de integração de transporte público rodoviário, isto coloca o distrito em uma posição interessante na articulação e de distribuição de transportes e nos deslocamentos de pessoas pela malha urbana. Quando se relaciona tal situação à porção sul da cidade, esta característica fica mais evidente. Ainda que existam outros meios de deslocamento, o DIA ainda é um ponto capaz de convergir estes movimentos, agregando assim um fluxo diferenciado e significativo, sendo inclusive um ponto de dispersão para as principais áreas de centralidade urbanas de apelo menos específico e locacional.

Por porção sul, entende-se o que Vilar (2002) classifica como “periferia sul” (bairros São Conrado, Aeroporto, Farolândia, Inácio Barbosa, Atalaia, parte da Jabutiana e Coroa do Meio), cujo perfil social seria o mais heterogêneo da cidade, e a Zona de Expansão. Em sua proposta de classificação dos espaços diferenciados de Aracaju, as periferias são identificadas com os bairros de “maiores dimensões, e em termos históricos, os de mais recente ocupação” e a periferia sul seria a região com uma “situação mais privilegiada” (VILAR, 2002, p.96). No entanto, nestas últimas coexistem ainda populações de diferentes estratos sociais e interesses de especulação. “Algumas áreas de alta renda se encontram nos arredores dos espaços vazios em especulação, muito próximas as áreas residências inadequadamente denominadas de “subnormais” e nas proximidades de alguns conjuntos habitacionais com elevada densidade populacional e urbanística”. (VILAR, 2002, p.97).

(Figura 12)

No diagrama representado pela Figura 12, pode-se observar que a representação do DIA, é ponto de ligação com todos os bairros da porção urbana sul, os quais se interligam de forma imediata através do sistema viário existente.

Complementarmente, por integrar os 5 bairros de vizinhança contígua, o distrito também é ponto de dispersão das ligações pela cidade.

De um ponto de vista estratégico, o DIA situa-se numa porção limite entre uma área mais e outra menos privilegiada, este seu traço de ponto de convergência pode ser alçado à uma condição de inflexão para a criação de uma

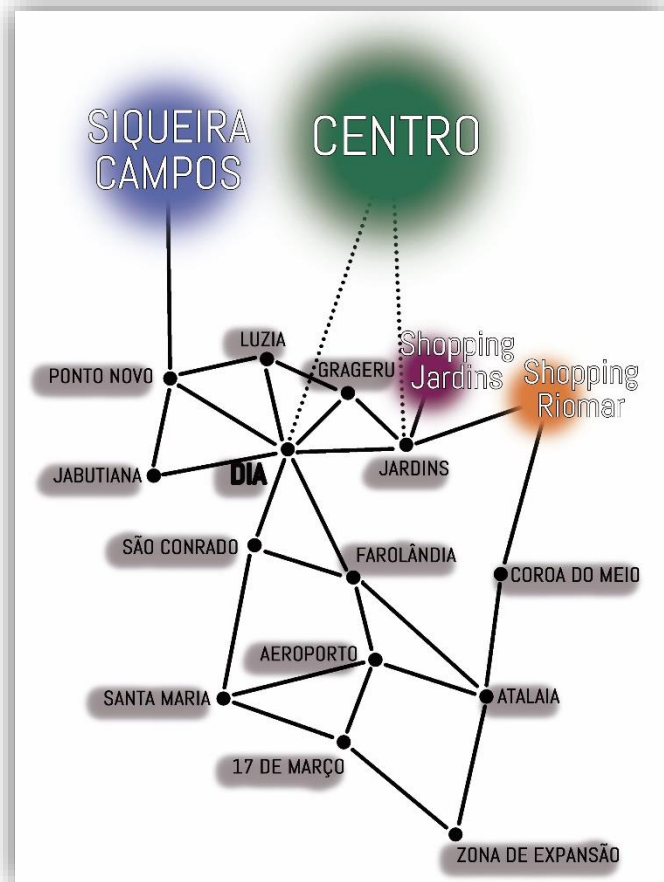


Figura 12 – Deslocamento bairros X centralidades

— Deslocamento direto (passa por um bairro)
.....Deslocamento indireto (passa por mais de um bairro)

Fonte: Elaborado pela autora

proposta de espaço urbano que se diferencie de modelo atual, promovendo mais integração e valorizando as pessoas e o meio ambiente.

Por sua vez, o tecido urbano preservado pela natureza de distrito industrial, terminou por configurar-se num espaço, que apesar de encontrar-se em grande parte ocupado, está esvaziado de seu valor original, criando um caráter público ocioso. De forma geral, os usos implantados atualmente, na perspectiva do nível do solo, criam uma ocupação apática, que não é capaz de gerar uma vitalidade urbana adequada às suas dimensões espaciais. O espaço público acaba sendo subaproveitado em sua função de gerar uma vitalidade social que leve a transformações das realidades urbanas.

Com a intenção de compreender o modo de organização atual do distrito, foi realizado um levantamento em quatro etapas: visita *in loco* para identificação do estado de uso dos lotes – quando possível, anotação do empreendimento instalado, observação do estado do espaço público na questão física –, e observação de atividades informais; organização de um mapa base para espacialização dos dados a partir do cruzamento entre o mapa de lotes de Aracaju, elaborado em 2014 pela Secretaria Municipal de Planejamento – SEPLAN – da Prefeitura Municipal de Aracaju – PMA – com os dados levantados na visita *in loco* e com o mapa original do distrito com data provável de 1975⁹; e utilização das informações coletadas referentes ao histórico de ocupação pela pesquisa *A produção do espaço urbano e suas relações com as transformações econômicas: os casos do bairro Industrial e do Distrito Industrial de Aracaju (D.I.A.)*, da qual participei no período 2015-2016 como bolsista voluntária do Programa de Iniciação Científica – PIBIC – do plano de trabalho *Coleta de dados para elaboração de imagens sobre a evolução urbana do DIA* com orientação da professora Rozana Rivas de Araújo.¹⁰

(Tabela 1)

⁹ Foram realizadas visitas à Codise para entrega de ofício solicitando documentação, mapa e informações das empresas hoje em funcionamento. Infelizmente, não foi possível obter tais dados a tempo para a elaboração deste material, devido às tramitações burocráticas na referida empresa. No entanto, a conversa informal com alguns funcionários mais antigos ajudou a direcionar o olhar para o entendimento da área e seu processo histórico.

¹⁰ Os dados utilizados haviam sido tabulados pela bolsista do ano anterior, Hannah Lydia Almeida Albuquerque e foram analisados por mim quando da pesquisa para contribuir com o histórico da evolução urbana do DIA.

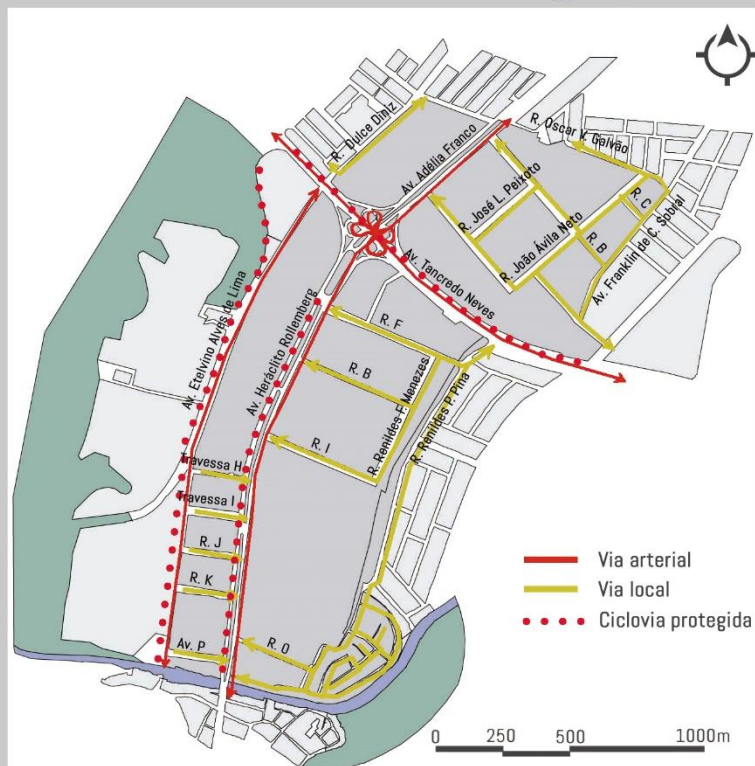
Após esta primeira etapa, deu-se a análise dos dados a partir da realização de mapeamentos das características principais do DIA, como: os deslocamentos possíveis; os usos do solo; as apropriações informais do espaço público; as particularidades ambientais; e síntese da estrutura urbana.

Tabela 1 – Relação dos quesitos verificados em cada característica abordada no mapeamento

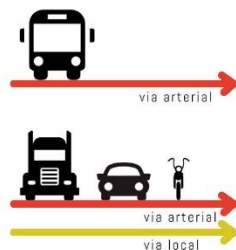
CARACTERÍSTICA	QUESITOS VERIFICADOS
DESLOCAMENTOS	Segurança e proteção ao pedestre
	Pontos de acesso ao transporte público
	Modal ciclístico
USOS DO SOLO	Variação e preponderância
APROPRIAÇÕES INFORMAIS DO SOLO	Feira livre
	Estacionamento e descanso de motorista de ônibus
	Pontos para alimentação
AMBIENTAIS	Área de fragilidade
	Vestígios do cinturão verde
	Arborização urbana
SÍNTESE	Jurídico (público <i>versus</i> privado)
	Arquitetônico (sem muros, edificações destacadas)
	Urbanístico (linhas de força, limites, pontos focais)
	Ecológicos (interesse ecológico, vistas)

Fonte: Elaborado pela autora

MAPA 1 - Vias



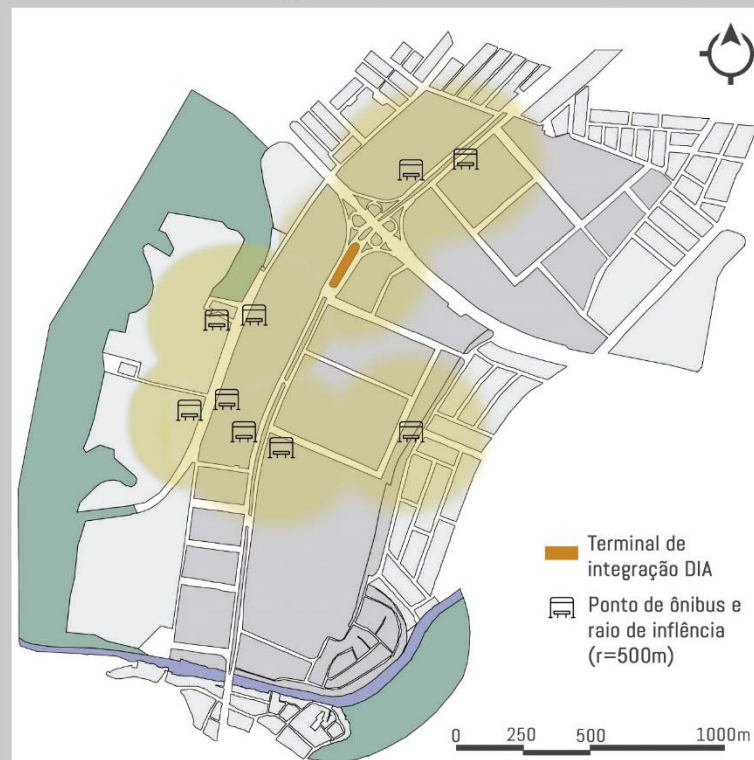
Deslocamento dos veículos motorizados



Segurança e Proteção ao Pedestre

Influência, diretamente, diminuindo a sensação de segurança percebida nas ruas internas do DIA. Soma-se a isso a péssima condição das calçadas e manutenção do espaço público nestas ruas e a existência de empresas desativadas, muitas vezes em situação de ruína. Isto desestimula o caminhar e torna as ruas elementos oportunos apenas para circulação de veículos automotivos.

MAPA 2 - Acesso ao transporte público



Modal ciclístico

Quanto à condição de manutenção da ciclovias, a rota sentido norte-sul, na Av. Heráclito Rollemberg, é a que se apresenta com os maiores problemas de integração em relação à rota da Av. Tancredo Neves, cujo ponto negativo é a característica de ligação de ponto A ao ponto B, dificultando o acesso e a saída dos ciclistas.

Cobertura de pontos de acesso ao transporte público

A partir da localização das paradas de ônibus foi sobreposto um raio de influência de 500m, que de acordo com Yan Gehl é a distância que o pedestre está disposto a caminhar. Observa-se, assim, a existência de áreas não supridas por estes equipamentos urbanos.

As paradas de ônibus na Av. Etelvino Alves de Lima dedicam-se à linha 412 - (Circular/DIA) criada para atender aos moradores dos conjuntos residenciais da área, devido à insegurança para se chegar ao terminal a pé.

Itinerário:
Terminal DIA/ Av. Tancredo Neves/ Av. Etelvino Alves de Lima/ Av. Tancredo Neves/ Terminal DIA

Imagem 1 - Parada de ônibus e condições de deslocamento a pé



Fonte: Própria autora, 2017

Em sentido horário a partir da esquerda: parada de ônibus na Av. Heráclito Rollemberg; infraestrutura inadequada para o deslocamento de pedestres na Av. P; arborização urbana, mas infraestrutura inadequada para pedestres na R. B; e obstáculo em calçada com infraestrutura inadequada.

» MAPA 3 - Intensidade de Fluxos

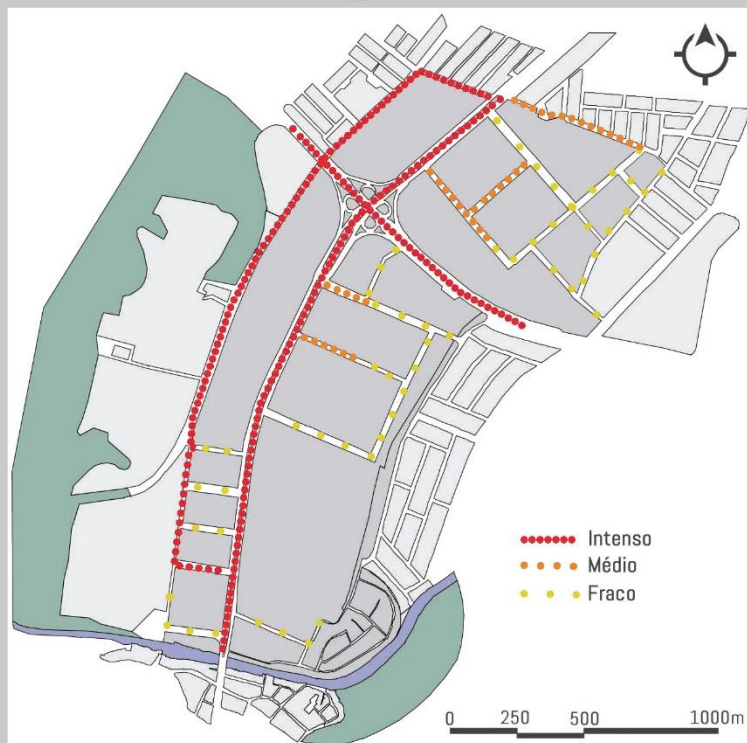


Imagem 2 - Desestímulo ao caminhar



Fonte: Própria autora, 2017

À esquerda: falta de conservação das calçadas, fachadas sem comunicação com a rua e ausência de arborização na Travessa I. À direita: quadra longa, fachadas cegas e ausência de arborização na R. I.

» MAPA 4 - Zonas de Conflito

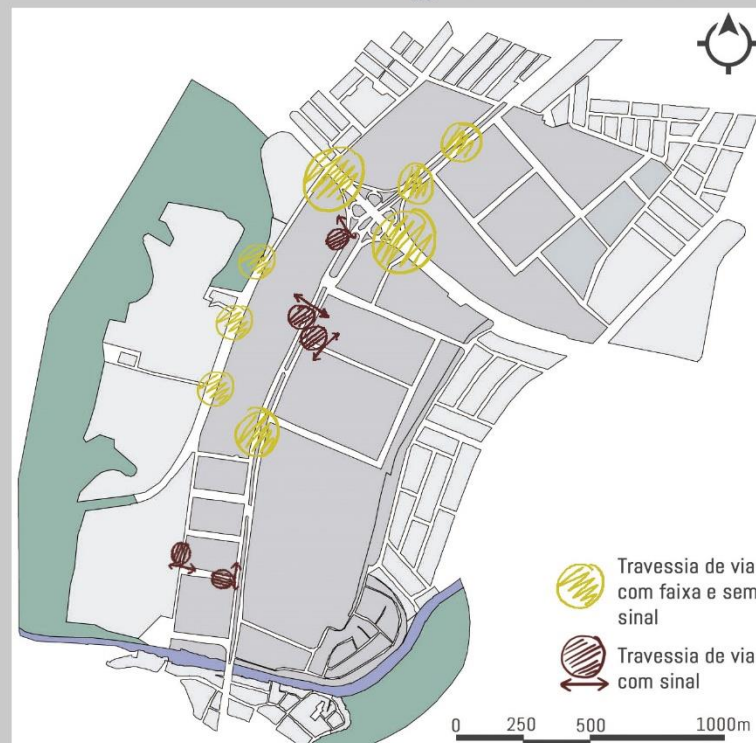


Imagem 3 - Desestímulo ao caminhar e conflitos



Fonte: Própria autora, 2017

À esquerda: falta de conservação das calçadas na R. João Ávila Neto. À direita: travessia insegura na Av. Tancredo Neves, próximo ao viaduto.

Imagem 4 - Vistas da Heráclito Rollemberg

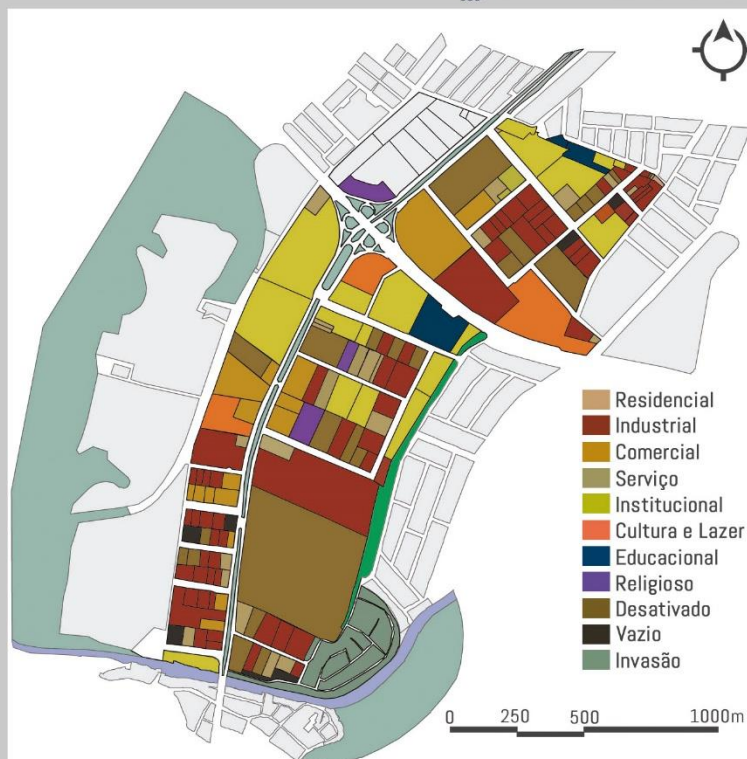


Fonte: Própria autora, 2017

Em sentido horário a partir da esquerda: vista do Terminal de Integração do DIA; ciclovia protegida no canteiro central; lote vazio próximo à ponte de ligação com o bairro São Conrado; lote vazio na esquina com a Travessa I.

Mapa de Usos do Solo

MAPA 5 - Usos do Solo



Preponderância

A partir da intenção de compreender qual a extensão que o uso industrial ainda ocupa na área, afim de indicar possíveis usos a serem mantidos na proposta projetual, identificou-se como encontra-se organizado o mosaico de usos existentes no DIA. A partir do mapa acima pode-se perceber que praticamente nenhuma quadra é composta exclusivamente do mesmo uso.

Lotes vazios e/ou mal cuidados

Em todo o distrito há presença de terrenos vazios ou desativados com construções em ruínas marcando presença em quase todas as quadras. Esta situação agrava ainda mais o problema da sensação de segurança, já que estes lotes se encontram tomados pela vegetação, intensificando a imagem de degradação do espaço público

O processo de variação de uso do solo no DIA desde os anos de 1990 foram demonstrados por Hannah Lydia Almeida Albuquerque, que foi bolsista no projeto de PIBIC, *Os casos do bairro Industrial e do Distrito Industrial de Aracaju (D.I.A.)*, no intervalo 2014-2015, a partir de gráficos e mapas por década de implantação.

Suas conclusões apontavam para a progressiva diminuição do uso industrial enquanto aumentavam, principalmente, os usos residencial, comercial e de serviços.

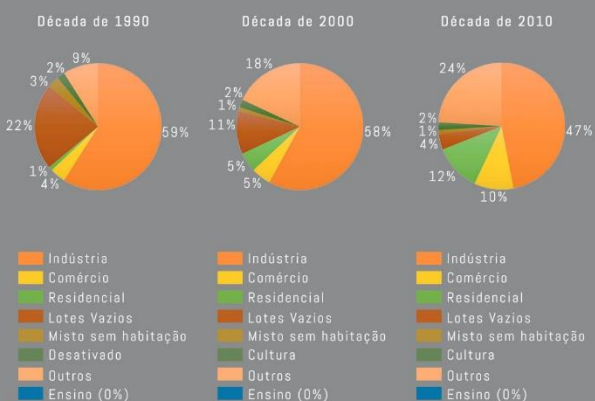


Imagem 5 - Lotes vazios e lotes abandonados



Fonte: Própria autora, 2017

À esquerda: lote abandonado na R. F. À direita: lote vazio na Av. Adélia Franco.

MAPA 6 - Apropriações Informais do Solo

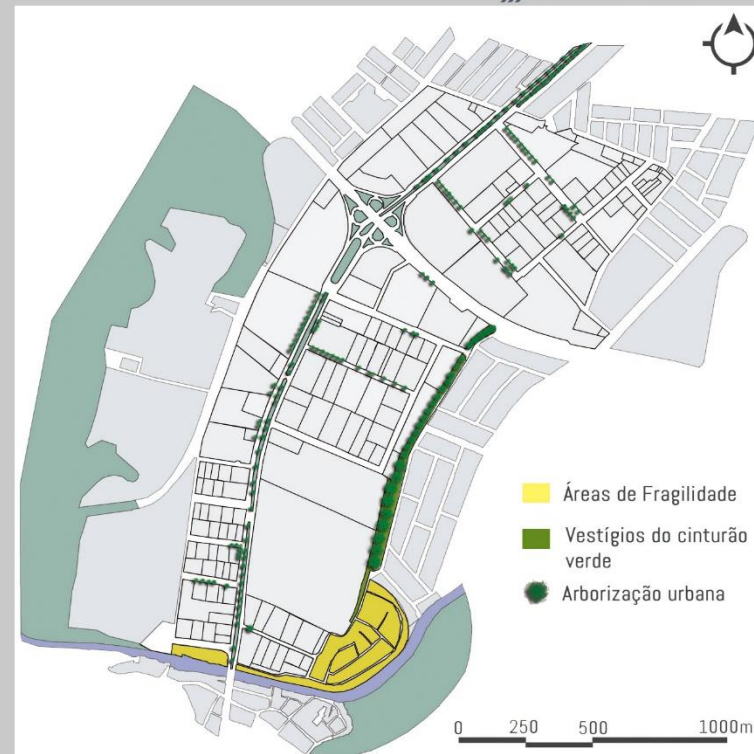


Atividades observadas in loco

Foi feito registro de apropriações como a ocupação de algumas ruas pelos ônibus que acessam o Terminal de Integração, para descanso dos motoristas; a presença de estrutura para lanches nesta e em outras áreas onde a concentração de empresas funcionando é mais uniforme; área utilizada por comércio ambulante; e, mais recentemente, de realização de feira livre.

Ultimamente, a partir da criação da Av. Etelvino Alves de Lima, têm aumentado o número de atividades voltadas para a população residente na parte oeste do Bairro Inácio Barbosa, onde se encontra o DIA. A feira livre que ocorre às terças e sextas é um exemplo claro deste tipo de iniciativas.

MAPA 7 - Ambiental



Ocupação às margens do Rio Poxim

De um lado da Avenida Heráclito Rollemberg existe a instalação de empresa em área contígua ao curso d'água corrente, com pouca ou quase nenhuma contenção para sua preservação. Já do outro lado, caso também preocupante é o da invasão Socó Pantanal, que existe desde os anos de 1970, na área onde deveria existir a lagoa de estabilização do distrito, lugar necessário para garantir o tratamento dos efluentes industriais.

Arborização urbana

Estabelecida de forma regular no canteiro central da Av. heráclito Rollemberg e de forma esparsa e descontinua em algumas ruas internas, criando caminhos sombreados em algumas áreas. Quanto ao cinturão verde, pode-se observar que no limite leste do DIA há uma pequena parte ainda presente, não sendo observado o mesmo à oeste.

Imagem 6 - Apropriações Informais, Rio Poxim e vestígio do cinturão verde



Fonte: Própria autora, 2017

Em sentido horário a partir da esquerda: comércio ambulante na esquina da rua do Supermercado Extra; estacionamento de ônibus na R. F; vestígio do cinturão verde original na R. Renildes P. Pina; instalação da empresa Torre na margem do Rio Poxim.

»» CAPÍTULO 3

EXPLORANDO OS CONCEITOS: ORGANIZANDO AS BASES PARA UMA NOVA ESTRUTURA URBANA

Outro prazer, este sim excitante: o prazer de decifrar, que não passa na verdade de um jogo de paciência. Terminada a tarde, um punhado de dados, quase nada. Mas são exclusivamente nossos, de que soube ir ao seu encontro, e a caçada foi muito mais importante que o animal capturado.

Georges Duby

No quadro construído pelos objetivos e pelo objeto de estudo, quatro conceitos sobressaíram-se na identificação dos assuntos relacionados à temática central: espaço público, dimensão humana, centralidade e mobilidade. Tomados a partir de uma perspectiva que se estreita até a questão do desenho urbano, o olhar analítico da pesquisa iniciou-se pelas características que envolvem o papel das centralidades urbanas e sua vinculação com a funcionalidade da mobilidade nas cidades. Pretendeu-se, portanto, partir do entendimento daquilo que influencia de modo macro a organização e o desenvolvimento urbano, num processo que tem se intensificado cada vez mais ao longo do tempo. As diversas discussões acerca dos centros e das localizações permitiram entrever a maneira como são modeladas as estruturas urbanas de nossas cidades. Forma que, ao final, expõe as engrenagens de um sistema socioespacial que se materializa nas condições de mobilidade urbana.

Seguindo essa lógica de conformação espacial e física e aproximando o olhar, emerge a urgência de que o espaço público seja concebido como elemento urbanístico representativo para o desenrolar da vida social da cidade. Nesse sentido, compreender historicamente suas características política e urbana é perceber a dimensão de sua importância para tornar os espaços da cidade vivos e dinâmicos, ou seja, identificar os potenciais de urbanidade e os ideários que refletem a sociedade que os utiliza e produz. Assim, a reflexão sobre o espaço público generalizado nas cidades atuais revelou a propagação do medo e do distanciamento, os quais reafirmam e aprofundam o caráter de exclusão do sistema socioespacial. Entretanto, apesar dos esforços que tendem a reduzir ao mínimo suas potencialidades, o “inerte” espaço público ainda se

torna palco para expressões de luta e de diversidade¹. Prova de que recuperar suas características no meio urbano ainda é possível.

Estreitando ainda mais o foco, entendeu-se que é no desenho urbano que se pode construir mudanças que proporcionem novos comportamentos e novas interações. Esta virada de percepção foi, então, analisada a partir das vantagens que a dimensão humana pode agregar ao espaço público, invertendo uma lógica arraigada e consolidada há muitos anos no planejamento urbano. Assim, analisar as discussões acerca dos estudos sobre *cidade para pessoas* e *cidade de pedestres*, auxilia a reencontrar o homem como o principal responsável pela vida no espaço público e a devolver a ele o seu espaço no desenho urbano.

3.1. O PAPEL DAS centralidades NA VIDA URBANA

A segregação funcional e social do espaço urbano é, portanto, uma característica das aglomerações.

Geraldo Serra

O crescimento da cidade contemporânea, marcado por espraiamento e fragmentação, propiciou o surgimento cada vez mais intenso de espaços que reúnem particularidades próprias de centros. A associação de atributos espaciais das áreas centrais numa nova localização urbana garante a estes espaços um valor diferencial e, por isso, são chamados de centralidades como forma de diferenciação do outro centro, o principal ou histórico.

¹ Entende-se diversidade por aquilo que expressa a pluralidade de pessoas, seja em questão de gênero, social, de renda, de profissão; assim como a multiplicidade de possibilidades, de vivências, de uso e ocupação.

Pode-se dizer que o entendimento de centro e destas centralidades se pauta pelos mesmos parâmetros espaciais capazes de estabelecer as particularidades do tecido urbano. Áreas como estas carregam, em especial, a qualidade de proporcionar a produção e o consumo, atraindo para si o deslocamento tanto de pessoas quanto de produtos. Seu diferencial deve-se, portanto, a sua localização urbana. Estas duas ideias, deslocamentos e localização, são utilizadas por Flávio Villaça (2001) para caracterizar a problemática intraurbana e o seu poder estruturador do espaço, a começar pelo próprio centro urbano. De acordo com seu pensamento, as localizações são diferenciadas justamente porque envolvem deslocamentos e possuem como atributos uma rede de infraestrutura e a possibilidade de promover o transporte de produtos de um ponto a outro, além do deslocamento de pessoas e o de comunicação.

Ainda segundo o autor, neste conjunto de atributos é a interação localização-deslocamento que se revela como evento gerador do centro da aglomeração. A partir dela surge outro atributo na mesma medida de importância, a acessibilidade: “As condições de deslocamento do ser humano, associadas a um ponto do território urbano, predominarão sobre a disponibilidade de infraestruturas desse mesmo ponto. A acessibilidade é a mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infraestrutura”. (VILLAÇA, 2001, p.23)

Ao estabelecer a primazia da acessibilidade sobre a infraestrutura – entendida como vias de esgoto, de redes de água, de pavimentação e de energia –, Villaça (2001) despreza o mérito que esta última tem ao possuir o poder de influenciar a implantação de usos do solo, e por sua vez, estimular diretamente os deslocamentos e distinguir as localizações. Parece, muito mais, haver complementaridade entre todos estes elementos, do que uma classificação de grandeza. As vias de mão e contramão entre localizações, deslocamentos, acessibilidade e infraestrutura criam uma dinâmica social que produz, por fim, os centros e as centralidades.

Tal dinâmica, fruto de processos simultâneos e articulados, pode ser observada: nos interesses de valorização fundiária e imobiliária de novas áreas, seja para atribuição de uso do solo urbano em territórios que ainda não são funcionalmente urbanizados, seja para atribuição de novo usos do solo mais modernos e valorizados em áreas já incorporadas ao tecido urbano; na concentração econômica de comércio e serviços em grandes equipamentos como forma

de exigência das novas localizações residenciais e que produzem novos fluxos na cidade; e também nas transformações da política locacional industrial que tende à diminuição da implantação de grandes plantas industriais em eixos de circulação – geralmente nas periferias – e da área destinada à produção e acentuação da criação de novas localizações (SPOSITO, 1998). Estas interações associam-se ao fenômeno de expansão das cidades e marcam, na maioria das vezes, um determinado tipo de modelo de crescimento que se baseia numa lógica de urbanização capitalista, refletindo, por fim, em uma sociedade que exclui socioespacialmente.

Em todos os momentos o atributo da localização adquire um papel primordial, influenciando na valorização fundiária e imobiliária, na concentração econômica e na implantação da função industrial. Em cada processo a sua identificação é determinante para produzir a estrutura urbana, configurando, por fim, morfologicamente cada área da cidade de acordo com as particularidades de cada uma dessas dinâmicas. Sendo assim, as lógicas locacionais e as mudanças de natureza econômica produzem uma dinâmica de estruturação² que se expressa através de diferentes formas de expansão e periferação do tecido urbano, como afirma Maria Encarnação Beltrão Sposito (1998). Ou seja, o movimento de estruturação possui um caráter social que, associado a uma noção capitalista de produção e de consumo da cidade, permanece subordinado às leis de mercado e resulta em zoneamentos nos quais predomina um uso do solo e em uma divisão social do espaço, marcada pela “distribuição socioeconômica da ‘função’ residencial” (SPOSITO, [ca. 2008], p.2).

Dessa forma, tal movimento, da mesma forma que a interação localização-deslocamento de Villaça, está ligado diretamente à concepção de centro da aglomeração, espaços nos quais a autora enxerga um papel de concentricidade, de modo que são “para diferentes setores da cidade e para diferentes escalas de atuação/atração, uma área (sic) de interesse e convergência” (SPOSITO, [ca. 2008], p.2). A definição que ela propõe para o centro agrega também sua nova expressão

² Sposito [ca. 2008] introduz o uso da expressão estruturação urbana para dar ênfase ao reconhecimento de que as cidades são (des)organizadas por meio de um processo social, cujo resultado manifesta-se por um arranjo dos diferentes usos do solo, o que configura uma determinada estrutura urbana. Nesse sentido, estruturação remete à dinâmica social que envolve o processo e estrutura remete à composição morfológica do uso do solo que deriva da localização das atividades econômicas e das funções residencial e de lazer. Seguiremos estes entendimentos quando utilizarmos ambos os termos.

pautada pelas centralidades. Logo, este lugar particular é consequência do processo de crescimento das cidades que gera uma determinada especialização das funções e uma concentração marcada pela circulação e pelo consumo. Sendo assim:

No interior da cidade, o centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde a cidade se originou, ele é antes de tudo ponto de convergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas (sic) atividades, e em contrapartida é o ponto de onde todos se deslocam, para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior ou fora dela. Assim, o centro pode ser qualificado como integrador e dispersor ao mesmo tempo. (SPOSITO, ca. 2008, p.2).

Neste ponto, voltamos à importância do atributo da acessibilidade, já que sendo o centro um lugar de concentração e circulação, no qual se organizam múltiplos papéis, sua localização torna-se a área com melhor desempenho neste quesito.

Assim, a medida que o centro urbano possui a potencialidade de concentrar distintas atividades, ele pode tornar-se polo de atração de pessoas de diferentes níveis sociais, gerando, conseqüentemente, uma divisão social do espaço (SPOSITO, [ca. 2008]). Ou seja, as diferenças entre atividades e pessoas espacializam-se, materializando-se no desenho urbano, na infraestrutura e estrutura urbanas, nas possibilidades de conforto e na qualidade material da área central, terminando, por fim, a tipificar o próprio centro.

3.1.1. O centro e as centralidades da cidade sem coração

Na cidade contemporânea a coordenação, que se faz em torno desta localização, termina por promover uma estrutura urbana que reflete e aprofunda a desigualdade de capacidade econômica dos diferentes grupos sociais e das atividades ao estabelecer uma determinada concentração, que passa a regular as vantagens da proximidade e da acessibilidade ao centro urbano (BARRETO, 2010). Para Rogério Barreto, um dos papéis das centralidades é estruturar a

forma urbana em função dos aspectos de materialidade, espacialidade e sociais. Segundo ele: “a condição de centralidade resulta não só da funcionalidade que marca um espaço concreto da cidade, mas também da imagem, do bem-estar e do prazer visual, sustentada na qualidade da arquitectura, do espaço público e da paisagem”. (BARRETO, 2010, p.38).

Com a afirmação acima, Barreto acrescenta mais um elemento à caracterização das áreas centrais que é a qualidade urbanística, que dá expressão e singularidade à cidade a partir do poder simbólico de centro que se associa à sua condição de urbanidade, manifestada então pela densidade e pela variedade presente nestas localizações. E continua, “as áreas centrais das cidades, enquanto referente simbólico da urbanidade, constituem-se como factor de coesão e de integração das comunidades, dos grupos e dos espaços, estabelecendo uma relação espacialmente hierarquizada com diferentes “territórios” do urbano – sejam económicos, políticos, culturais ou sociais”. (BARRETO, 2010, p.39)

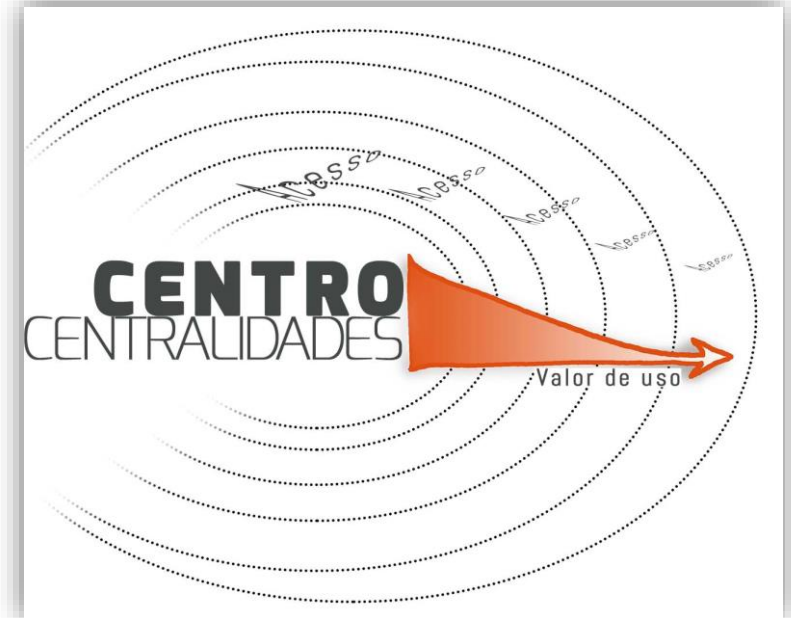
Como resultado de um processo complexo de expansão das aglomerações urbanas, as centralidades terminam por configurar um fenómeno que expõe a crise do centro tradicional, por um lado, e o aprofundamento da segregação socioespacial, por outro. O desenvolvimento da estruturação urbana parte de questões sociais que vinculadas a um modelo de crescimento capitalista tendem a refletir morfológicamente características de especificação, seleção e diferenciação que corroboram com o perfil de exclusão das cidades. Isto porque, o fruto do processo social que torna uma localização um centro é influenciado e influencia, diretamente, as condições de acessibilidade e de controle dos deslocamentos (VILLAÇA, 2001).

É a capacidade de domínio sobre estes atributos (acessibilidade e deslocamentos) em relação a uma determinada localização, que termina por diferenciar os homens e o próprio espaço. Para Villaça (2001), desde a Revolução Industrial os mecanismos que regulam o afastamento e a aproximação dentro de uma aglomeração urbana são pautados pelo mercado, o que termina por gerar deslocamentos espaciais regulares socialmente determinados e disputas por localizações em função do tempo e energia gastos nestes deslocamentos. Assim, o surgimento de áreas centrais ocorre de modo a otimizar estes movimentos e, portanto, envolve questões em torno de si que são transformadas em poder e

(Figura 13)

possibilidade, acesso e acessibilidade, direito e cidadania, cidade e urbanidade, nas quais umas são disponíveis a uns e a outros não.

Figura 13 – Relação entre a distância e acesso e valor de uso em relação a uma área central



Fonte: Elaborado pela autora

Esta concorrência por tais atributos em torno de uma determinada localização, provoca ainda um aumento de importância do valor de uso do centro, assim como dos pontos a ele mais acessíveis, aprofundando ainda mais as diferenciações de condições entre as distintas camadas sociais (VILLAÇA, 2001). Nesse ponto, o pensamento de Villaça (2001) aproxima-se do de Barreto (2010) ao apontar que esse valor material das áreas centrais é também fonte do seu valor simbólico devido à importância comunitária e social que estas localizações adquirem e determina, por fim, quatro elementos importantes às áreas centrais: tempo de deslocamento, acessibilidade, valor de uso e valor simbólico.

Assim, como espaços de interesse urbano, econômico, social e político das cidades contemporâneas, o estado material de infraestrutura, desenho, organização e diversidade do centro e das centralidades refletem – através da sua estrutura urbana – em contraposição às demais localizações, a lógica de desenvolvimento e crescimento das aglomerações humanas. Em sociedades organizadas em classes sociais que possuem distinções de renda e de poder político e fazem uso de meios de transporte diferentes, o espaço urbano produzido é diferenciado. Desse modo, à medida que as classes sociais não possuem iguais condições de acessibilidade, as áreas centrais não apenas minimizam os deslocamentos como se tornam objeto de disputa entre classes (VILLAÇA, 2001). Como afirma Villaça, “o desenvolvimento do centro, bem como o do “não-centro”, ou seja, de todas as localizações da comunidade, continua a ser fruto de uma disputa, na qual entram interesses contraditórios intra e interclasses” (2001, p.243).

Toda esta construção expõe o tipo de cidade que vem sendo produzido e reproduzido ao longo da história desde o desenvolvimento do capitalismo, e por ser um produto profundamente humano, reflete o perfil excludente que a própria sociedade constrói para si, amparada por anseios individualizados e de maximização de lucros e proveitos num jogo no qual tende a ganhar sempre, quem mais tem. Dessa maneira, o processo de urbanização pode ser visto como um meio pelo o qual o capitalismo transforma os homens e monetariza os benefícios urbanos que deveriam estar ao alcance de todos, não apenas de alguns (HARVEY, 2014). Assim é que “[...] a questão do tipo de cidade que queremos não pode ser separada da questão do tipo de pessoas que queremos ser, que tipos de relações sociais buscamos, que relações com a natureza nos satisfazem mais, que estilo de vida desejamos levar, quais são nossos valores estéticos” (HARVEY, 2014, p.28).

David Harvey (2014) percebe nos componentes construtores desse tipo de urbanização os parâmetros formadores de um determinado estilo de viver que disponibiliza aquilo que chamamos de qualidade de vida, em forma de mercadoria mais facilmente acessível a quem detém maior capacidade financeira. Quando observamos um pouco mais atentamente nossas próprias cidades, percebemos os efeitos físicos dessa dinâmica, expressa em cada lugar de espaços divididos, fragmentados, conflituosos, especificados e excludentes. “Os resultados dessa crescente polarização na distribuição de riqueza e poder estão indelevelmente inscritos nas formas espaciais de nossas cidades, que cada vez mais

se transformam em cidades de fragmentos fortificados, de comunidades muradas e de espaços públicos mantidos sob vigilância constante” (p.48).

José W. C. Vilar [ca.2008] ao analisar, em Aracaju, como se deu a expansão da área de consumo sobre o tecido urbano, concluiu que o processo histórico de crescimento da cidade confundiu-se com a construção de espaços socialmente diferenciados. O autor estabelece uma relação entre objetos geográficos (mangue, mar, rio, morro) e os conteúdos sociais (pobreza, população de maior poder aquisitivo, infraestrutura urbana adequada) neles estabelecidos, chegando à conclusão de que as diferenças sociais foram materializadas geograficamente (VILAR, 2002, [ca.2008]). Assim, de norte a sul, Vilar estabelece como as diferenciações paisagísticas, urbanísticas e socioeconômicas se estabelecem na estrutura aracajuana e demonstra como os espaços com baixo nível de concentração técnica, com infraestrutura urbana deficiente, com maiores dimensões e baixa regularidade na ocupação são aqueles onde se concentra a população com menor poder aquisitivo, desempregada ou subempregada. Não por acaso, a maioria destas áreas são as que possuem uma acessibilidade mais difícil às áreas centrais.

Este resultado é passível de ser medido tanto no centro tradicional, histórico, onde se diferenciam espaços informais nas zonas próximas aos mercados centrais – que apresentam tecido urbano irregular e a uniformidade de construções verticalizadas – e espaços modernos – de planificação regular com edificações verticalizadas (VILAR, [ca.2008]). Da mesma maneira, o surgimento de novas centralidades reforça tal processo, a partir de uma vinculação direta com os espaços da elite, sendo desenhado por “uma série de novos objetos geográficos, sobretudo terciários, e grandes melhorias urbanísticas” (p.11).

Retomando o pensamento de Harvey (2014), essa fragmentação e divisão geradas pelo modelo de urbanização da cidade contemporânea prejudica de forma crucial os ideais de identidade urbana e de cidadania, evitando, em última análise, a realização de seu papel como corpo político coletivo. Para o autor, até mesmo os projetos de reestruturação urbana têm sido, desde Haussmann, um meio de “destruição criativa” que constrói um novo mundo urbano sobre os escombros do antigo. Desse modo, ele afirma, “podemos concluir que a urbanização desempenhou um papel crucial na

absorção de excedentes de capital, e que o tem feito em escala geográfica cada vez maior, mas ao preço de processos florescentes de destruição criativa que implicam a desapropriação das massas urbanas de todo e qualquer direito à cidade” (HARVEY, 2014, p.59).

Harvey coloca, pois, uma questão frente às propostas de reestruturação que buscam transformar as cidades: “Haverá uma alternativa urbana?” (2014, p.49). A resposta que encontra consiste numa união de movimentos em prol da reivindicação do direito à cidade, o que reside na simples demanda de reclamar o poder configurador, que é coletivo em essência, sobre a urbanização, restabelecendo assim, seu caráter democrático. Essa discussão retorna ao tema do centro e das centralidades, pois como espaços chave na estruturação urbana articulam atributos de urbanidade e de direito à cidade entre diferentes localizações. E por isso, atrevemo-nos a pensar que existam possibilidades de reestruturação que não se baseiem e intentem minimizar a chamada “destruição criativa”, buscando uma interligação saudável e mais justa entre o urbano e o social.

Miguel Mayorga e Maria Pia Fontana (2013) propuseram estudar a ênfase da relação centro x centralidade x infraestrutura de quatro diferentes casos de centralidade, buscando identificar soluções projetuais que tivessem favorecido ou não as lógicas de interação, borda e aderência entre os espaços de mobilidade e o espaço urbano. Assim, tomando urbanidade³ e centralidade como conceitos complementares e interdependentes, a crise do centro tradicional reflete a falta de urbanidade das cidades. Logo, a qualidade do centro apoia-se na superposição e coexistência de atividades variadas e na mistura de usos, onde o comércio desenvolve papel aglutinador e ao qual se agrega presença institucional, administrativa e simbólica de poder, além de equipamentos de cultura, educativos e de ócio atuando como focos de atração do espaço urbano. Subentende-se daí uma intrínseca relação do centro com a infraestrutura que se manifesta estruturalmente na cidade, tanto na forma quanto na sua organização funcional (MAYORGA, FONTANA, 2013).

As definições de Mayorga e Fontana (2013) para centro e para centralidade, permitem compreender melhor tal relação e entrever as possibilidades positivas que estas localizações possuem em relação à interação com a mobilidade

³ Urbanidade é aqui entendida como conceito relativo às boas maneiras ou condições de qualidade do espaço urbano percebida pelo cidadão. (MAYORGA, FONTANA, 2013, p.3)

urbana. Assim, para centro definem: “un centro entonces no es punto, es un espacio que se formaliza de diferentes maneras, es un área de concentración de actividades y de relación con otras áreas, y que atrae flujos, o sea se trata de una condición espacial que está implícitamente vinculada a las lógicas de conectividade” (2013, p.6). E para centralidade:

Esto significa que en la ciudad esta cualidad, es un valor diferencial atribuible a espacios o lugares que poseen la capacidad de destacar, de ser importantes, de ser referencia focal, de ser espacio de concentración, de convergencia-divergencia de relaciones de diverso tipo. Además este valor, es una noción estrechamente relacionada a la posición, pero también la jerarquía que ocupa dicho espacio o lugar, respecto a sus límites de influencia y a otros centros, una noción variable en el tiempo y el espacio. A este punto, la centralidad no deberá ser más un punto ni una zona determinada estrictamente por el planeamiento –zoning-, ni la infraestructura deberá considerarse sólo un canal de flujo –red tubería-, el espacio de centralidad y el espacio infraestructural deberán ser solidarios y complementarios en la construcción de la ciudad. (MAYORGA, FONTANA, 2013, p.9-10)

Agora, a questão que se perguntam estes autores é outra: qual as condições que garantem a qualidade da relação entre centralidade e infraestrutura em termos de habitar e urbanidade? Para eles, a resposta apresenta-se por dois lados, um social e outro urbano. Quanto ao primeiro, o argumento seria a promoção do direito à centralidade, induzindo mudanças nas práticas sociais e nas formas urbanas com a criação de áreas centrais lúdicas, ou seja, promover apropriação do lugar em vez de dominação. Já quanto ao segundo, seria articular elementos urbanos a partir de projetos de centralidade que se proponham em termos de relação e integração entre o espaço de mobilidade e o de permanência, mediante operações de reabilitar, reestruturar e recompor o existente. Nesse sentido, promover a apropriação e a integração seriam meios de qualificar o grau de urbanidade dos espaços de centralidade (MAYORGA, FONTANA, 2013).

3.1.2. Poder ir e vir e a importância da mobilidade urbana

Nos dias atuais, é necessário que a busca por uma alternativa urbana, que transforme as cidades e possibilite garantir a qualidade entre as centralidades e a infraestrutura, perpassa pela discussão acerca de mobilidade urbana, a fim de que os atributos de acessibilidade e deslocamentos sejam analisados de modo inerente ao processo de estruturação das cidades. Esta condição de poder ir e vir está além da capacidade material de cada cidadão de se locomover e ter acesso às mais diferentes atividades oferecidas pelo ambiente urbano, ela agrega também um potencial de inclusão social⁴ e desenvolvimento. Diante de sistemas de mobilidades deficientes, as cidades aprofundam cada vez mais as desigualdades, marginalizando pessoas e lugares de maneira física e socialmente (AFFONSO et al., 2015).

No Brasil, a luta pela democratização gerou as bases para a organização de uma política urbana, a qual se tornou objeto das regulamentações como o Estatuto da Cidade (EC - Lei n. 10.257/01) e a Política Nacional da Mobilidade Urbana (PNMU - Lei n. 12.587/12) que, ao fim, tornaram obrigatório aos municípios com mais de 20 mil habitantes instituir Plano Diretor e Plano de Mobilidade Urbana integrados. No entanto, em 2016, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB)⁵ divulgava o resultado de um levantamento que apontava que dos 3.341 municípios brasileiros, mais o Distrito Federal, apenas 195 declaravam possuir Plano de Mobilidade Urbana elaborado. Por um lado, esta realidade demonstra o quanto nos encontramos distantes de estabelecer mudanças significativas nos parâmetros da urbanização brasileira, e por outro lado, recorda-nos que para isso já possuímos os instrumentos legais para elaborar políticas e estabelecer gestões que se comprometam com todos os cidadãos e não apenas com os interesses privados de uma parte da sociedade.

⁴ No caderno Mobilidade, Inclusão e Direito à Cidade: novas conquistas distribuídas no curso Mobilidade Urbana Sustentável e Inclusão Social, realizado pelo Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Sergipe (CAU/SE) (2015), o Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte (MDT) define inclusão social como “[...] a capacidade de a pessoa participar adequadamente da sociedade em aspectos como educação, emprego, acesso aos serviços públicos e atividades sociais e recreativas [...]”.

⁵ MINISTÉRIO DAS CIDADES. 2016. Disponível em: < <http://www.cidades.gov.br/component/content/article?id=4398>>. Acesso em: 03 nov. 2018.

Affonso et al. (2015) ao apresentarem o ponto de vista do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte (MDT) sobre a PNMU, demonstram o quanto o tema mobilidade urbana conecta-se à várias questões acerca das cidades, extrapolando preocupações apenas com possibilidade e meios de transporte. Segundo os autores:

com a Lei n.12.587/2012, as novas políticas de mobilidade urbana devem ter como objetivos oferecer, melhorar, priorizar e fomentar as opções de transporte público e de transporte não motorizado – hoje insuficientes e sem a necessária qualidade –, assim minimizar o uso do veículo privado e suas externalidades negativas para as cidades e seus habitantes. Isso se obtém com ações efetivas visando, principalmente, entre outros, à redução das ocorrências de mortos e feridos no trânsito, dos congestionamentos e da poluição ambiental ocasionada por emissões veiculares. Espaço urbano, qualidade de vida, inclusão social e meio ambiente são temas transversais às políticas de mobilidade, e, portanto, se apresentam como desafios para a atual situação do país. (AFFONSO et al., 2015, p.17)

Inseridos numa lógica abrangente, aproximam-se do pensamento de Harvey (2014), pois enxergam a mobilidade na perspectiva de organização de movimentos em prol do direito à cidade, através do qual seja garantido ir, vir e circular livremente por meio de diferentes meios de transporte; usar e se apropriar do espaço público; e acessar serviços e equipamentos. Por isso, “sua gestão pode e deve ser compartilhada, participativa e democrática, integrada às demais políticas de desenvolvimento urbano” (AFFONSO et al., 2015, p.16).

Percebe-se, assim, o quanto o assunto dos deslocamentos são parte intrínseca da estruturação e da lógica urbanas, não só pela variedade de modos de locomoção e de número de pessoas transportadas de acordo com o tipo de veículo, mas também porque seus sistemas organizativos afetam diretamente como essas pessoas interagem com o ambiente urbano. Assim, o planejamento do sistema de circulação de uma cidade deve considerar características de apropriação coletiva ou individual e estrutura espacial de regras coletivas, as quais mediam a necessidade de se deslocar dos mais variados tipos de pessoas entre diferentes áreas e localizações⁶ (VASCONCELLOS, 2012). Para Eduardo

⁶ Quanto à apropriação, Vasconcellos diferencia transporte público de transporte individual, denotando para o primeiro uma socialização tanto da infraestrutura (vias), quanto do meio de transporte (veículos) e para o segundo a mesma socialização da infraestrutura, mas a privatização do meio. Já quanto à estrutura de circulação, caracteriza velocidades, dimensões e desempenhos diversos para pessoas e veículos, de modo que as formas e as taxas diferentes de consumo de espaço e de tempo levam a análises de equidade. Cf.: VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012, p.35.

Alcântara Vasconcellos (2012), tal necessidade impõe certas circunstâncias à apropriação do sistema de circulação, relacionadas às condições físicas, pessoais e de renda dos viajantes.

Além desta diferenciação de condições que devem ser tomadas como parâmetros para o planejamento do sistema, o autor levanta a discussão para a importância da percepção dos papéis desempenhados pelos envolvidos nos deslocamentos. De acordo com ele, a dinâmica do trânsito inclui uma variedade de papéis sempre mutáveis que se estendem para além do reconhecimento do motorista e do pedestre e que devem ser considerados pela sua relação com “o uso do transporte mecanizado e a relação ativa ou passiva com relação à circulação” (VASCONCELLOS, 2012, p.36). No estabelecimento e organização da mobilidade urbana, o transporte mecanizado introduz, invariavelmente, uma diferenciação social e de capacidade material de locomoção que se agrava quando o transporte em questão é motorizado. Por isso, para Vasconcellos este tipo de planejamento deve levar em conta suas possíveis consequências físicas, sociais e econômicas, principalmente em questão de acessibilidade e segurança:

[...] o deslocamento motorizado aumenta a velocidade e reduz o tempo de percurso [...]. Em outras palavras, a mecanização altera de modo dramático o consumo do espaço de circulação e o consumo das atividades localizadas nos destinos das viagens [...]. O transporte mecanizado implica pesos maiores em movimento, normalmente em velocidades mais elevadas trazendo maiores energias cinéticas em comparação à caminhada. O consumo do espaço inclui a possibilidade de conflitos físicos que podem gerar acidentes, com consequências frequentemente graves para as pessoas envolvidas. Estes são muito mais violentos e letais quando os pedestres estão envolvidos. (VASCONCELLOS, 2012, p.37).

Já os papéis ativos e passivos incorrem no movimento e necessidade de consumir o espaço de circulação (ativo) e na imobilidade de quem é afetado por aquele que consome o espaço (passivo). Essas atuações modificam-se à medida que se consideram características como idade, sexo, cultura, além de capacidades físicas e mentais, tornando ainda mais dinâmicos os padrões de deslocamentos da realidade urbana.

A definição dos papéis desempenhados em torno da mobilidade urbana depende da relação locomoção *versus* atividade, na qual mais uma vez se expressam os atributos de acessibilidade e deslocamentos. Dessa forma, dependendo das condições de acesso e da diversidade de atividades oferecidas, os interesses de consumo do espaço tornam-se

passíveis de alteração, multiplicando as possibilidades de papéis a serem assumidos pela população (VASCONCELLOS, 2012). De acordo com Vasconcellos, “a troca de papel e de necessidade leva o usuário a fazer demandas diferentes. Na medida em que se desloca pelo espaço, ele requer condições diversas referentes à fluidez, macro e microacessibilidade⁷, segurança, conforto e qualidade ambiental” (2012. p. 42-43).

Segundo o autor, o sistema de circulação à medida que deve atender a esta diversidade de papéis, carrega a necessidade de possuir critérios de equidade na sua organização, uma vez que a totalidade de demandas são, por sua natureza, conflitantes. Tal situação torna o espaço da cidade palco de disputa em torno da garantia de atendimento de cada necessidade e interesse, o resultado são cidades cujo ambiente de circulação é marcado fisicamente justamente por aqueles que possuem maior influência e poder sobre as políticas de mobilidade. Nesse sentido, Vasconcellos enxerga no desenho da cidade uma tensão de forças que cede a cada um o espaço relativo ao que seu papel é capaz de obter. Para ele, “a organização destes ambientes agressivos não impediu que as partes mais frágeis encontrassem seu lugar. Nenhum papel é totalmente proibido ou totalmente limitado no espaço urbano, mas prevalece a necessidade dos mais fortes. Assim, os pobres em geral, as crianças e os idosos são afetados por restrições ao acesso seguro e conveniente” (VASCONCELLOS, 2012, p.44). Diante desta realidade desigual, Vasconcellos (2012) traz à tona a responsabilidade que o papel do planejador tem em reconhecer que a mobilidade da cidade não se atém apenas a um problema físico-geográfico, mas também expressa um conteúdo político e social.

Logo, o planejamento da mobilidade torna-se tão ou mais político do que as técnicas de intervenção de um planejamento urbano, devendo considerar objetivos que abarquem de modo mais abrangente as condições de tráfego. Assim, além da fluidez e da segurança, é preciso atentar para a acessibilidade (macro e micro), o nível de serviço, o custo do transporte e a qualidade ambiental (VASCONCELLOS, 2012).

⁷ Para Vasconcellos a acessibilidade está dividida num âmbito macro e num âmbito micro. Assim, de forma macro ela é “medida pela quantidade e/ou diversidade de destinos que a pessoa consegue alcançar, por certa forma de transporte, em determinado tempo”; enquanto de forma micro, ela “mede o que acontece quando a pessoa chega perto do destino desejado, sem ainda ter chegado a ele” (2012, p.42).

Jeff Speck (2016), urbanista que defende que as cidades devem estar organizadas para serem antes de tudo caminháveis, percebe na fluência do sistema de transporte uma das condições para que a caminhabilidade possa tornar-se proveitosa. Para ele, o transporte público cumpre um importante papel quanto à disponibilização da acessibilidade e quanto à conformação do desenho do meio urbano, pois se estruturado sob um sistema eficiente é capaz de diminuir as chances de a cidade ser estruturada apenas para os carros. Para ele:

[...] em termos mais universais, pode-se dizer que quem vive na cidade quer ter acesso a tudo que ela oferece. Se a vasta maioria dessas coisas não pode ser alcançada, convenientemente, por transporte público, quem pode compra carro e acaba dirigindo pela cidade. Conforme cresce, a cidade cresce em torno do carro. A estrutura dos bairros se dissolve e suas ruas se alargam. Caminhar se torna menos proveitoso e agradável e, logo, menos provável ou mesmo inimaginável. (SPECK, 2016, p.130)

No seu entender, o transporte público é capaz de transformar a cidade quando sua distribuição se realiza através de sistemas que se articulam de diferentes maneiras, seja para estabelecer pontos nodais de conexão ou para criar linearidades que ampliem um corredor caminhável. Seriam, portanto, “aceleradores de pedestres” (2016, p.139), não por criarem uma demanda, mas por beneficiarem-se dela, seriam, por fim, “criadores de lugares” (2016, p.140). Speck (2016) amplia ainda mais sua visão, por entender que é preciso haver uma reconceituação da ideia que se faz acerca do transporte público, tanto na questão prática de compreender que ele é uma conveniência e não apenas um veículo que transporta pessoas, quanto na questão estética do próprio design dos veículos de transporte público. O autor identifica que atualmente o que falta a eles é “urbanidade, clareza, frequência e prazer” (p.143). E conclui: “e suma, o imperativo do transporte competitivo tem um lado duro, difícil, e um lado suave. O lado difícil trata de não desperdiçar o tempo das pessoas e o lado suave trata de fazê-las felizes. Se conseguir fazer os dois, aí sim, vai tirar as pessoas de seus carros” (p.144).

3.2. Espaço público: SUA POTENCIALIDADE E URGÊNCIA COMO INSTRUMENTO URBANÍSTICO

*Quando pinta em Copacabana
A caravana do Arará, do Caxangá, da Chatuba
A caravana do Irajá, o comboio da Penha
Não há barreira que retenha esses estranhos
Suburbanos tipo muçulmanos do Jacarezinho
A caminho do Jardim de Alá
[...]
Com negros torsos nus deixam em polvorosa
A gente ordeira e virtuosa que apela
Pra polícia despachar de volta
O populacho pra favela
Ou pra Benguela, ou pra Guiné
Chico Buarque, As Caravanas*

No que diz respeito aos planejamentos de projetos urbanísticos, o desafio de consolidar-se o direito à cidade está vinculado ao modo como concebem-se os espaços públicos em reestruturações, revitalizações e produções do tecido urbano. Em paralelo com os pensamentos de Harvey (2014), Affonso et al. (2015) e Vasconcellos (2012) e diante da necessidade de transformação dos atributos urbanos para que todas as pessoas possam, efetivamente, possuir o direito à cidade, torna-se imprescindível que uma concepção democrática se faça presente. Nesse sentido, a atuação profissional de arquitetos e urbanistas requer um comprometimento em assumir tanto um papel ativo na melhoria da sociedade, reconhecendo que estas disciplinas carregam em si forte ligação com o que é político, quanto a ação – particularmente a ação social – como objetivo e princípio (MONTANER, 2017). Tais atitudes caminham lado a lado com o entendimento de Silva (2014) de que a cidade – por construção pública de forma material, simbólica e cultural que é – se associa à noção de política devido à relação intrínseca que ambas possuem com a vida coletiva. Para o autor, a cidade é “*fundamentalmente pública* – um projeto coletivo –, ou seja: só enquanto coletividade a cidade tem existência como tal. Ela não se resume a

uma simples aglomeração de pessoas, mas pertence e é comum a todos, transcendendo a vida de cada indivíduo isoladamente” (2014, p.22-23). A vida coletiva então, ambientada na esfera pública da cidade, encontra seu lugar no espaço público urbano, o qual o autor, ao retomar tais conceitos, encontra em Hannah Arendt como lugar da ação política e em Jürgen Habermas como lugar da ação comunicativa. Assim, em qualquer caso, o lugar da ação é um só: o espaço público.

Neste trabalho, o modo como se concebe o espaço público perpassa pela existência de uma correspondência direta entre ele e a cidade, aproximando-se da maneira como Jordi Borja (2003, 2012) têm levantado em seus estudos⁸. Ou seja, sendo um lugar de uso coletivo, o espaço público tem a capacidade de expressar a democracia não apenas numa dimensão territorial, mas também nas condições materiais e de desenho urbano, as quais influenciam, diretamente, a ideia que se deseja perpetuar de cidade. Assim, este autor corrobora a opinião de que “la ciudad es ante todo el espacio público, el espacio público es la ciudad” (BORJA, 2012, p.1).

A compreensão mais inicial de espaço público pode ser tomada como aqueles que se situam entre os edifícios e se separam dos demais por estarem contidos dentro da esfera pública, em oposição clara ao que é privado. É possível perceber que este princípio geral carrega em si dois âmbitos de entendimento, um jurídico – que se atrela a uma personalidade pública ou privada –, e um espacial – que se atrela a questões de uso, forma e função. Jordi Borja e Zaida Muxí (2000), por outro lado, enxergam-no como um espaço multifuncional e agregam a eles o âmbito da cidadania; logo não basta que cumpram uma condição de ser o que resta na divisão entre rua e edifício, nem que estejam vazios, sem usos, ou, por outro lado, que sejam especializados em determinada função, sendo assim considerados apenas como espaços públicos potenciais⁹. É preciso que eles carreguem a condição urbana da cidadania e exerçam suas potencialidades para serem espaços públicos cidadãos. Assim, se o espaço público é a cidade, e vice-versa, “las relaciones entre los habitantes y entre

(Figura 14)

⁸ Acrescenta-se a eles o livro escrito com Zaida Muxí: *El Espacio Público, Ciudad y Ciudadanía*, de 2000, disponível online.

⁹ Outros autores tendem a considerar cada uma dessas condições como um conceito específico. Por exemplo, Evy Hannes, no texto *Espaços abertos e espaços livres: um estudo de tipologias* (2016), considera espaço livre um elemento diferente de espaço público, reduzindo este ao que é de uso comum e de propriedade pública. Percebe-se, por meio das definições que reserva a tais conceitos, que a não consideração de uma condição sociopolítica dos espaços urbanos conduziu a tal distinção de elementos.

el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos” (BORJA; MUXÍ, 2000, p.8).

Ao se considerar o âmbito espacial, observando a materialidade dos espaços públicos, a compreensão destes estende-se às ruas – com todos os elementos a elas relacionados como calçada, leito carroçável, ciclovia, canteiros –, aos

Figura 14 – Espaço Público Potencial
versus Espaço Público Democrático



Fonte: Elaborado pela autora

parques, às praças, aos edifícios públicos, a qualquer espaço livre de uma formalidade de uso. O âmbito jurídico amplia consideravelmente sua compreensão ao enxergá-lo como produto do uso social, agregando, assim, espaços de propriedade pública, mesmo que sejam inacessíveis, e aqueles que mesmo não sendo juridicamente públicos são de uso coletivo. Por meio deste entendimento, passa-se a considerar como espaço público áreas comerciais que reproduzem ruas e praças, estacionamentos e hospitais por serem equipamentos multifuncionais, além de equipamentos universitários e culturais que podem ser articuladores de áreas urbanas (BORJA, 2003).

De um modo ou de outro, percebe-se que o espaço público apresenta funções básicas de dar forma ao conjunto da cidade, garantindo trajetos e elementos de continuidade entre as áreas urbanas, além de ordenar as relações entre os edifícios, equipamentos, monumentos, vias, espaços de transição e espaços abertos em cada área da cidade. Depreende-se que ele é, por fim, relacional, ordenador, e vem daí o potencial de sua funcionalidade urbanística, a qual extrapola sua condição espacial (BORJA, 2003).

Nesse sentido, os desafios que atualmente são postos ao espaço público constituem também sua oportunidade frente às possibilidades de construir uma lógica de cidade que, mesmo partindo da fragmentação e exclusão, possa contribuir para reduzi-las. Como afirma Borja: “el espacio público es un desafío global a la política urbana: um reto urbanístico, político e sociocultural referido a toda la ciudad” (2003, p.176). Assim, frente ao desafio urbanístico sobressaem-se suas características de ser elemento ordenador em qualquer escala de projeto urbano e sua capacidade de organizar um território, sendo capaz de assumir uma diversidade de uso, função e evolução ao ser capaz de criar novos lugares. Destaca-se, assim, como espaço da continuidade e da diferenciação, um ordenador do bairro, articulador da cidade e estruturador da região urbana. Desse modo, a depender do modo como é concebido pode tornar-se mecanismo de redistribuição e integração social (BORJA, 2003).

Já o desafio político impõe que o espaço público realize sua dupla capacidade de permitir a todos a participação e mobilização políticas e, ao mesmo tempo, legitimar o que Borja (2003) chama de momentos comunitários fortes, sejam eles de legitimação ou de confronto, de manifestações cidadãs ou sociais. Desse modo, sendo o espaço público o espaço da representação coletiva, todas suas formas de âmbito jurídico ou espacial devem colaborar para o encontro e o intercâmbio do cotidiano urbano e permitir que a cidadania seja uma realidade diária. A concepção que gera seu desenho urbano tem aqui importante papel, uma vez que expressa nos espaços de transição, nas praças, avenidas e nas áreas centrais o quanto numa cidade há espaço para a expressão democrática e cidadã.

Quanto ao desafio sociocultural, o espaço público deve responder com sua capacidade de dar sentido, tornando-se referência urbanística, lugar de manifestação da história e da vontade do poder, além de símbolo da identidade coletiva.

Tais características reivindicam a necessidade de que os espaços públicos possuam qualidade material, de desenho e projetual que objetivem cumprir uma função que integre a sociedade como um todo e os agrupamentos sociais. Esta capacidade pode ser vista como um dos melhores indicadores dos valores e qualidade urbanos, pois se ajusta a uma noção de gestão democrática do espaço público que favoreça a integração e agregue qualidade à paisagem urbana em todas as áreas da cidade (BORJA; MUXÍ, 2000).

Em todas as oportunidades que o espaço público oferece frente aos desafios urbanos, sobressai a necessidade de que ele seja pensado, quer em seu planejamento quer em sua gestão, a partir de uma concepção democrática. Nisto consiste sua potencialidade de instrumento urbanístico para fazer cidade sobre a cidade, ou seja, para contribuir com a não estimulação do processo de fragmentação e exclusão urbano. Borja defende que “el espacio público no es solamente un indicador de calidad urbana, sino un instrumento privilegiado de la política urbanística para hacer ciudad sobre la ciudad y para calificar las periferias, para mantener y renovar los antiguos centros y producir nuevas centralidades, para suturar tejidos urbanos dar un valor ciudadano a las infraestructuras” (2003, p.178).

Frente a isso, é possível perceber que o espaço público costura, tecendo a malha urbana, dando-lhe forma e sentido que se vinculam, intrinsecamente, às sociedades que os constroem. É nele que a sociedade mostra e representa a si mesma enquanto coletividade, expondo sua diversidade, contradições, demandas e conflitos (BORJA, 2012). Nesse sentido, o mal-estar urbano – vinculado ao funcionamento da cidade, às formas que são geradas pelo desenvolvimento urbano e à gestão pública das políticas urbanas – é a um só tempo, problema e oportunidade para uma inovação política frente àquilo que possa contribuir para uma extensão do direito à cidade (BORJA, 2003).

A realidade atual de muitas cidades, principalmente as brasileiras, exigem com urgência esta mudança de atitude, pois concretizam-se, a cada dia, como resultado de práticas de uma urbanização difusa, extensiva, excludente e privatizadora devedora de um modelo, produto do capitalismo globalizado, que gira em torno do lucro, da especulação imobiliária, do aumento do valor do solo e da permissividade urbanística. Situações como essa, tem produzido consequências danosas – como o esvaziamento, esquecimento, privatização, criminalização, gentrificação e exclusão –,

que expõem a crise do espaço público cidadão (BORJA, 2012). Nas palavras de Silva: “é este caráter público da vida urbana contemporânea que, mais do que nunca, está ameaçado” (2014, p.21). É devido a estas circunstâncias, que Borja e Muxí (2000) apontam que o ponto de interesse das estratégias urbanísticas, comprometidas com uma noção democrática, seja o espaço público, afinal é nele que se manifesta, com maior força e frequência, a crise da cidade e da urbanidade e onde as realidades urbanas existentes colocam os novos desafios urbanos.

3.2.1. O palco da representação da vida social urbana

Em quaisquer das cidades que exista hoje no mundo, o espaço público possui potencialidades suficientes para ser tomado como elemento chave “para a melhora da qualidade de vida, para o aumento da sociabilidade e para a aproximação da sustentabilidade: a qualidade do espaço público” (MONTANER; DIAS, 2017). Para os autores Montaner e Dias (2017), ele é: “o lugar essencial do diálogo, do intercâmbio e das relações entre as pessoas. É o espaço urbano por excelência, sempre diverso, sempre em evolução”. Este seu traço próprio da urbanidade transborda em sua dimensão sociocultural e o transforma em palco e cenário da vida social urbana. Para Borja e Muxí, ele “es un lugar de relación y de identificación, de contato entre las personas, de animación urbana, y as veces de expresión comunitária” (2000, p.27).

Roberto Segre (2005) ao estudar a relação espaço público *versus* democracia de algumas cidades da América Hispânica, reconhece que o espaço urbano enquanto lugar público deve promover o encontro da diversidade, refletindo a essência da cidade de garantir a “presença e coexistência de uma multiplicidade de pessoas, ofícios, comunidades e culturas que se complementam mutuamente”. Assim, partindo da noção de que o espaço público é próprio da cidade – a qual sem ele não se faz –, depreende-se que essa essência é por ambos compartilhada. Essa essência, nada mais é, do que uma cultura urbanística, que em teoria, valoriza a mistura – um *mix* de coisas, pessoas, uso e apropriação – que se manifesta na

polivalência dos espaços urbanos que se tornam espaços públicos de representação e convivência de uma sociedade complexa e multicultural (BORJA, 2003).

Todo este ambiente intrincado de variados elementos promove o valor e o que há de mais potencial no espaço urbano ao mesmo tempo em que abre a oportunidade para a conflitividade que, sendo simétrica ou assimétrica¹⁰, pode levar à negociação ou ao desentendimento (BORJA, 2003). A democracia é uma conquista e não um dado característico naturalizado que se faz presente por ser invocado. Ela demanda um esforço e uma visão das coisas, uma concepção que exige transformação de pensamento, atitude, objetivo, desenho, espaço. Por isso, o espaço público democrático não consiste na negação do conflito, nem da heterogeneidade, mas da sua aceitação e possibilidade do diálogo, da negociação, do respeito e da construção diversidade. Nesse sentido, Borja (2003) entende que um dos seus desafios é lidar com a fragilidade do tecido social pouco integrado, com áreas urbanas segregadas ou marginalizadas.

Silva conduz a esse entendimento ao recordar que “o espaço, em sua própria materialidade, está sujeito a dispositivos de poder tanto na definição de seus limites propriamente físicos, quanto às formas simbólicas de acesso e apropriação. Ou seja, a condição pública de um espaço da cidade não é necessariamente sinônimo de liberdade política ou de democracia” (2014, p.32). É preciso, pois, manter-se atento à dimensão política da vida social que se faz presente no espaço público, cuja especificidade de ser território de mediação entre estado e sociedade o permite tornar públicas as “expressões políticas da cidadania segundo as diferentes formas de associação e conflito” (SEGRE, 2005). O pensamento de Silva retoma e complementa tal afirmativa quando expõe que:

a liberdade e a imprevisibilidade das ações dos indivíduos fazem parte da condição pública urbana. No que tange à sociabilidade urbana, os contatos entre indivíduos podem não ocorrer nos espaços públicos, em determinados momentos [...]. Mas a cidade talvez seja muito mais o lugar que faz a ponte entre o conhecido e o desconhecido, entre

¹⁰ De acordo com Borja (2003) a conflitividade simétrica é capaz de se dar entre um bairro consolidado e organizado e um ente político local competente, consiste numa forma de criar coesão social. Por outro lado, a conflitividade assimétrica expressa o mal-estar urbano com pouca capacidade de construir espaços de negociação e de gerar interlocutores. Cf.: BORJA, 2003, p.55.

o próprio e o estranho, pois só na cidade existe a concomitância entre realizar e evitar contatos pessoais, cabendo aos indivíduos, em cada momento, a possibilidade de escolha. (SILVA, 2014, p.38).

Essa condição pública urbana é o que possibilita diferentes formas de apropriação do espaço público a depender do grupo social, cultural, faixa etária, gênero e crença religiosa. A coexistência desses grupos, para Borja (2003) depende do civismo que é compartilhado pela maioria e é expressado por esse espaço. Contudo, frente ao modelo de urbanização atual que exclui e segrega áreas da cidade, onde os homens são julgados tal como o lugar de onde vêm, a fragmentação social tende a conduzir a enfrentamentos nem sempre abertos à negociação. Para o bem ou para o mal, a ordenação da cidade possui intrínseca relação com a realidade material do seu tecido urbano, afinal tem como sujeito “al conjunto humano, a las personas, no a las piedras ni los espacios vacíos” (BORJA, 2003, p.49). Claudia Laub (2010) percebe esta realidade como um produto cultural, para a autora a cidade enquanto criação do homem permite, através do seu desenho e configuração, a visualização da sociedade que a criou e mantém.

Por conseguinte, esse traço de heterogeneidade do ambiente urbano por excelência, e, portanto, do espaço público, consiste num valor público que pode ser instrumentalizado por meio de estratégias urbanísticas que se empenhem em criar facilidades para o funcionamento urbano e em promover a integração sociocultural (BORJA, 2003). Assim, “[...] las políticas urbanas que favorezcan la mezcla, la heterogeneidad cultural, social y funcional harán de la recuperación urbana una realidad ciudadana y no un simulacro esteticista de la ciudad, como ocurre tan frecuentemente cuando las políticas urbanas responden al negocio privado y al miedo público o son fruto de una operación turística museística” (BORJA, 2003, p. 175). É nisto que reside a importância do reconhecimento do espaço público como lugar da representação da vida social urbana, pois percebe-se que suas características básicas são o que lhe resgata a potencialidade inerente de ser elemento de mudança nas políticas públicas urbanas em prol da propagação do direito à cidade. A tendência para a convivência é parte inerente ao espaço público, sua realidade é um produto cultural e, portanto, passível de mudança (SILVA, 2014).

3.2.2. Quem tem medo do louco do que se tem medo no espaço público?

A ameaça que a situação das cidades contemporâneas dissemina é alimentada pela própria sociedade quando esta materializa seus medos e inseguranças em vestígios espaciais, mesmo que nem todos os problemas da cidade possam ser atribuídos ou resolvidos, simplesmente, por questões de urbanização. No entanto, estes sentimentos não são gratuitos e afloram das incertezas causadas por processos globais que trazem à tona: a precarização e insegurança do emprego; a insegurança sobre a possibilidade de mobilidade social ou atividade econômica; a desvalorização de habilidades e ofícios; a ausência ou fragilidade das instituições ou organizações de integração social; a crise dos serviços públicos; a delinquência organizada, etc. (BORJA, 2012, 2003). Todas estas circunstâncias, infelizmente, fazem parte da realidade da vida pós-moderna globalizada e para Zigmunt Bauman, que buscou compreender o mal-estar da pós-modernidade, “a preocupação dos nossos dias com a pureza do deleite pós-moderno expressa-se na tendência cada vez mais acentuada a incriminar seus problemas socialmente produzidos” (1998, p.25). E o espaço urbano, especificamente o espaço público, a partir de tudo que exploramos acima, é tomado como um produto socialmente produzido.

Nesse sentido, tem crescido cada vez mais a ideia de que é preciso proteger-se do espaço público. Nomeado de agorafobia, tal comportamento – às vezes encarado como uma síndrome do indivíduo urbano contemporâneo (SILVA, 2014) outras como uma enfermidade de classe (BORJA; MUXÍ, 2000) –, possui sempre o mesmo resultado: a crise do espaço público. O medo do espaço público desagua em dois tipos de ações que têm o objetivo de afastar o máximo possível os “agentes perigosos”, desse modo, ou restringe-se o componente cidadão e democrático do espaço, ou restringe-se a própria liberdade em prol de uma socialização em “refúgios seguros” constantemente vigiados.

Historicamente, Silva recupera este fenômeno desde, pelo menos, fins do século XIX e considera que qualquer indivíduo das cidades atuais, seja ele quem for, não está livre de ser abatido por sintomas de reclusão e enclausuramento contra ameaças externas que o leve a buscar “espaços de uso e acesso coletivo, mas com características de segmentação e homogeneização social, onde apenas os semelhantes se encontram” (2014, p.20). Já Borja e Muxí (2000), a partir de uma

perspectiva social, entendem que as atitudes marcadas por esse sentimento estão disponíveis, na grande maioria das vezes, apenas aos que possuem maiores condições materiais para fazê-lo, pois, em suma, são os que podem prescindir do espaço público para sociabilizarem-se. Os autores enxergam que este espaço não é o responsável pela criação ou incitação dos perigos, no entanto, sua fragilidade só faz aumentar, ao mesmo tempo, o medo de uns, a marginalização de outros e a violência urbana sofrida por todos.

As ideias de todos os autores complementam-se no mesmo sentido que Segre (2005) entende o que é mais preocupante em toda a situação. Para ele, o perigo “não é a apropriação pessoal do público – o que seria uma forma de socialização –, mas o esvaziamento e deterioração do espaço social, ou seja, o desaparecimento de um conjunto de formas e funções que favoreciam o relacionamento social e a vida democrática, que ameaçam sumir com os repressivos controles originados na guerra ao terrorismo internacional” (SEGRE, 2005). Como resultado, os indivíduos são levados a adotarem uma série de técnicas de sobrevivência que aprofundam cada vez mais a segmentação social, pois convivem com um clima de insegurança resultado da angústia de perceber a violência que sofrem de outras pessoas e também das instituições (LAUB, 2010).

Em seu livro *Confiança e medo na cidade*, Bauman apresenta o trabalho do arquiteto Steven Flusty, crítico do urbanismo estadunidense, sobre o que chama de “estratagemas arquitetônico-urbanísticos” (2009, p.42) que são utilizados para dividir e manter separados os habitantes da cidade. Assim, descreve, pois, três deles:

“**espaço escorregadio**”, um “espaço inatingível, pois as vias de acesso são tortuosas ou inexistentes”; o “**espaço escabroso**”, que “não pode ser confortavelmente ocupado, sendo defendido por expedientes como borrifadores instalados nos muros, úteis para expulsar os vagabundos, ou bordas inclinadas que impedem que as pessoas se sentem; e o “**espaço nervoso**”, “que não se pode usar sem ser observado, por causa da vigilância ativa de grupos de patrulhamento e/ou de tecnologias de televigilância conectadas a estações de controle” (BAUMAN, 2009, p.42-43, grifos nossos)

De acordo com Bauman (2009), o resultado destas transformações da paisagem aponta para a desintegração da vida comunitária que tem sua base e compartilhamento através do espaço público. Para ele, os estratagemas de Steven

(Imagem 7)

Fluty são manifestações de um outro medo, a mixfobia, ou o medo de misturar-se. Por fim, agorafobia e mixfobia atuam juntas para um tipo de configuração urbanística que exclui os setores populares da sociedade ao promover, por exemplo: espaços que só podem ser acessados em automóveis privados e que não oferecem comércio e ócio de baixos custos; quando entidades privadas apoderam-se do espaço público; edifícios são gradeados; ruas são fechadas; o espaço público torna-se permanentemente vigiado; praças são fechadas à noite; e o mobiliário urbano – ou sua ausência – impedem que ajam grupos sentados. Dessa forma, junto às características espaciais dos muros visíveis dos bairros e condomínios fechados que promovem uma urbanização privada, tais fronteiras urbanas invisíveis também respondem a esses medos urbanos, que mesmo sob o pretexto de proteção do cidadão livre, na verdade, funcionam para excluir setores explorados ou marginalizados (BORJA, 2012).

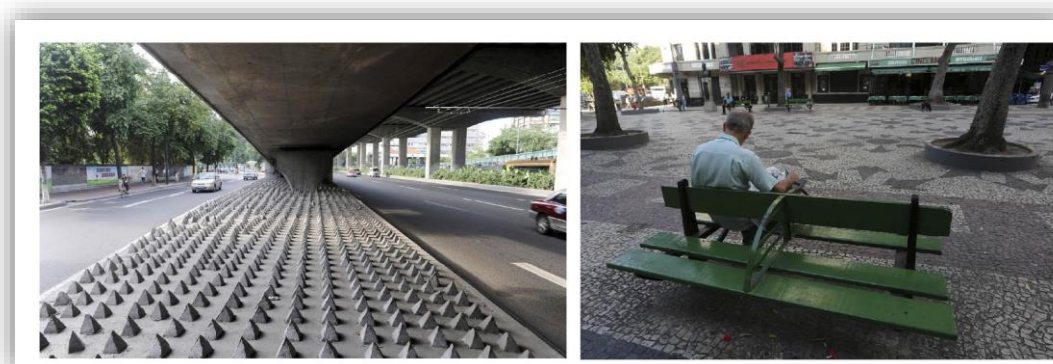


Imagem 7 – Exemplos de arquitetura hostil. À esquerda: Viaduto em Guangdong, China. A direita: Rio de Janeiro, Brasil.

Fonte: The Guardian. Disponível em: <https://www.theguardian.com/society/2015/feb/18/defensive-architecture-keeps-poverty-undeen-and-makes-us-more-hostile#img-3> e Projeto Colabora. Disponível em: <https://projetcolabora.com.br/wp-content/uploads/2016/04/Hostil-2.jpg>

De certa forma, esta situação identifica como agente perigoso aqueles considerados pobres, marginais ou delinquentes potenciais, criando suspeitos permanentes do espaço público por características de aspecto, roupa ou cor (BORJA, 2012). Principalmente aqueles que não “fazem parte” do espaço onde estão ou aqueles que não se deseja ver em tal ou qual lugar, aqueles que em caravanas “ousam” transpassar as fronteiras invisíveis que não só a urbanização, mas também os espaços homogeneizados têm construído dia a dia. Para estas pessoas, Bauman (2009) afirma, num paralelo com o discurso das classes perigosas, que a única permanência a eles permitida é a exclusão. O dano sociocultural que

resta disso tudo é, por fim, a estigmatização de coletivos sociais que acabam sendo, primeiramente, marginalizados e depois criminalizados, configurando a validade de uma espécie de repressão preventiva que, como afirma Borja, “tiene fundamentos ideológicos, tan absurdos como peligrosos” (2012, p.11).

Bauman (2009) enxerga nesses processos um efeito traiçoeiro para a vida social urbana, para ele esse esforço de instauração de uma espécie de comunidade de semelhantes não diminui, nem evita, os riscos, mas destrói a alteridade e a capacidade de interação. Nisso, “quanto mais tempo se permanece num ambiente uniforme – em companhia de outros ‘como nós’, sem correr o risco de mal-entendidos e sem precisar enfrentar a amolação de ter de traduzir um mundo de significados em outro –, mais é provável que se ‘desaprenda’ a arte de negociar significados e um *modus convivendi* (BAUMAN, 2009, p.46). Para o autor: “não se pode pensar em compartilhar uma experiência sem partilhar um espaço. (2009, p.50-51).

Negociação e convivência, duas relações possibilitadas intrinsecamente pelo espaço público democrático mostram-se, então, profundamente debilitadas no espaço urbano, negando características tão importantes para a cidade e que têm faltado em excesso na cidade contemporânea.

3.2.3. O espaço da cidadania e da democracia no desenho urbano

Transformar em realidade as potencialidades do espaço público para a ampliação do direito à cidade, deveria ser o propósito do desafio de adotar uma maneira de pensar diferente ao desenvolvê-los¹¹, como vimos, a amplitude de seu

¹¹ Borja aponta três estratégias existentes para a produção de espaços públicos: **regeneração** (para a atuação em centros degradados, peatonalização ou transformação de ruas monopolizadas pela circulação em avenidas, jardins e bulevares; melhora de ruas e praças em bairros com baixo nível de urbanização); **reconversão** (conversão de áreas ou equipamentos públicos como portos, indústrias desativadas, quartéis, considerados obsoletos em uso alternativo e positivo ao lugar); e **produção *ex novo*** (produção do desenvolvimento da cidade a partir da criação de novos espaços públicos ao considerar frentes d’água, reservas ecológicas e florestas como espaços públicos e não como vazios;

papel enquanto critério urbanístico presume que a sua qualidade permita a avaliação do grau de democracia cidadã (BORJA, 2012). Torna-se, portanto, fundamental pensar sua transformação a partir de estratégias urbanas que através de questões formais esforcem-se para garantir a cidadania e o suporte à democracia. Silva (2014) ao analisar essa relação da espacialidade *versus* elementos de cidadania e democracia, compreende na dependência do espaço público às tensões e ao jogo de forças que se dão dentro de uma sociedade o modo como sua materialidade é imbuída de sentido político. Sua particularidade de expressar estes enfrentamentos sociais constrói sua heterogeneidade, não lhe permitindo nenhuma forma de neutralidade. Para o autor:

Em uma sociedade desigual como a brasileira, as nossas cidades vão ser a expressão dessa desigualdade, que estrutura espaços, lugares e práticas sociais. Como ideal, a cidade deveria se o lugar da realização da cidadania, onde direitos e deveres do cidadão poderiam ser efetivados de forma igualitária. Mas se a cidade é a própria sociedade na qual está inscrita, as desigualdades sociais são obra e causa de uma espacialidade excludente, na forma de territórios isolados e alienados. Suas marcas estão impressas no espaço urbano, que por sua vez a reforça e mantém. (SILVA, 2014, p.71)

Ao desenvolver a ideia de que esta desigualdade toma a forma de uma segregação socioespacial, Silva constrói uma conexão do espaço público com o primeiro conceito abordado neste capítulo ao afirmar que “a centralidade urbana traduz, na malha urbana, esta condição de espaço heterogêneo atravessado por relações de poder” (2014, p.71). Esta conexão também é explorada por Borja e Muxí (2000) quando estabelecem que construir uma dialética positiva entre mobilidade e centralidade deve estar lado a lado com o objetivo de fazer do espaço público a ligação entre lugares produtores de sentido. Dessa maneira, faz-se deste espaço um elemento articulador do tecido urbano regional ou metropolitano, que funcione como elemento de coesão física e simbólica de áreas densas. Nesse sentido, “si los derechos de centralidad y de

transformação de espaços vazios em parques equipados e acessíveis ou nós de mobilidade com vocação para a centralidade para interligar a malha urbana periférica; utilização de novas infraestruturas de comunicação para espaços públicos e “suturar” bairros fragmentados; abertura de novos eixos para dar mais monumentalidade à cidade e articular suas centralidades e gerar lugares fortes; consideração de espaços públicos de qualidade as infraestruturas e equipamentos especializados como estacionamentos, aeroportos, centros comerciais, zonas universitárias, complexos hospitalares). Para ele, estes tipos sobrepõem-se e mesclam-se, de modo que ainda que mesmo que prevaleça um deles, realizam-se atuações próprias dos outros. Cf.: BORJA, 2003, p.181-182.

movilidad no son universales, la ciudad no es democrática” (BORJA; MUXÍ, 2000, p.15), uma vez que “el derecho a la ciudad viene condicionado por las formas físicas y políticas que toma el desarrollo urbano” (BORJA, 2012, p.15). É preciso ter em conta que as demandas cidadãs que envolvem o direito à cidade vinculam-se de forma específica às questões da forma da cidade, de modo que outros direitos, como o à mobilidade universal, à centralidade próxima, à moradia e ao espaço público de qualidade, lhes são complementares (BORJA, 2012). Borja (2003) elege o espaço público como uma oportunidade para justiça urbana, haja vista os atributos que possui frente aos desafios urbanístico, político e sociocultural.

No início deste item, destacamos o espaço público como um importante instrumento urbanístico, devido ao potencial que suas características apresentam frente à urgência de que os espaços urbanos sejam cada vez mais democráticos, a fim de que seja ampliado o direito à cidade. Percebemos agora, que essa conjuntura se alinha às questões da centralidade e da mobilidade urbanas, de modo que a transformação do espaço público esteja comprometida em promover integração, continuidade e qualidade à forma urbana em todas as áreas da cidade, sejam elas de centro ou periferia.

Ao retomar as palavras de Silva, percebe-se a existência de um diálogo entre uma localização de centro e o espaço público urbanos porque a partir destes últimos e “da potencialidade que o vazio, morfológico ou social, apresenta, a ausência de funcionalidade e de significação social das áreas centrais de uma cidade também pode ser encarada como uma possibilidade de requalificar a cidade com novos sentidos, buscando a democratização do espaço público de uma nova forma, sem recorrências nostálgicas” (2014, p.75). Para este autor, a convergência de interesses, atividades e fluxos – atributos que, combinados com outros como acessibilidade, mobilidade e infraestrutura podem promover a centralidade de uma localização – permitem que determinado espaço público possua maior “densidade de elementos urbanos significativos para a vida social da cidade, constituindo um pólo (sic) de urbanidade” (2014, p.72).

Tudo isso insere-se no processo de construção da cidade, ainda que, atualmente, faça mais sentido a ideia de fazer cidade sobre a cidade como compreende Borja (2003, 2012), que em conjunto com Muxí, descreve esta ação na cidade metropolitana como “hacer centros sobre los centros, crear las nuevas centralidades y ejes articuladores que den la

continuidad física y simbólica, estableciendo buenos compromisos entre el tejido histórico y el nuevo, favoreciendo la mezcla social y funcional en totes les (sic) áreas” (BORJA; MUXÍ, 2000, p.46).

No que diz respeito ao papel de potencializar ou criar novas centralidades, tem prioridade os lugares que se aproximam da periferia – das margens da cidade, normalmente aqueles menos valorizados – e que possa haver o aproveitamento de áreas consideradas obsoletas na malha urbana como áreas industriais desativadas, portos, terrenos militares, entre outros. A partir disso, é importante que sejam consideradas a capacidade para que a acessibilidade, a multifuncionalidade e a monumentalidade sejam expressas pelo espaço público do lugar (BORJA; MUXÍ, 2000). Daí que se estabelece uma forte relação de oportunidade para a mudança de lógica de construção de cidade a partir da alteração, em projetos urbanísticos, de um espaço público potencial para a concepção de um espaço público democrático. O instigante deve ser, portanto, estar aberto para descobrir formas criativas de como pode ser o desenho relacionado a este novo tipo de espaço.

É possível, no entanto, estabelecer a partir de seus objetivos democráticos e cidadãos, questões de caráter formal e sociocultural que estas novas expressões deveriam empenhar-se em acrescentar ao tecido urbano através da sua materialidade física. Assim, enquanto questão formal o foco volta-se para o estabelecimento da continuidade da malha urbana, que constitui um fator importante para a integração cidadã uma vez que tende a facilitar o estabelecimento de uma política de mobilidade de maior alcance, disponibilizando novos meios de acessibilidade na cidade. Este tema também se torna importante porque tende a evitar a formação das chamadas reservas de território que respondem com prontidão à especulação imobiliária, incentivando a constituição de um meio urbano mais denso e próximo. Ainda na questão formal, busca-se também a diferenciação como modo de dotar a cidade de elementos diferenciais seja porque preservam uma malha herdada, seja porque produzem uma nova morfologia urbana, mas que evitem gerar um caráter de exceção (BORJA; MUXÍ, 2000).

O que está em pauta nesse debate formal é a promoção da heterogeneidade em vez da homogeneidade material e social, porém, é preciso ter em conta a existência de limites para esta introdução. Borja e Muxí (2000) mantêm os pés no

chão e observam que as políticas da administração pública, assim como as de orientação do mercado, não são capazes de realizar a heterogeneidade efetivamente, da mesma maneira que não é possível mudar a curto prazo a realidade de áreas que historicamente foram moldadas a partir da mistura ou da homogeneidade. Os autores defendem, no entanto, a heterogeneidade deve ser sempre encarada como uma prioridade quando se trata da multifuncionalidade do espaço.

É a multifuncionalidade residencial e de usos do solo que manifesta o conteúdo das questões socioculturais do tecido urbano, juntamente com os parâmetros de monumentalidade e identidade que atribuem qualidade ao lugar a partir do desenho, dos materiais e do mobiliário; de vitalidade que funcionam como importante fator de integração e atração à medida que promovem a polivalência do espaço; e de segurança, que são resultado de todos os demais, pois advêm da presença de pessoas na rua e da intensidade do uso do espaço público. Algumas estratégias de desenho favorecem esta multifuncionalidade, permitindo que a trama urbana se adapte a diferentes usos. Tudo consiste em tirar partido da oportunidade do *mix* de funções, como por exemplo, a atenção ao térreo de edifícios administrativos e privados pode torná-los acessíveis com a presença de cafés, comércio, espaços culturais ou de ócio; quando tratar-se de inclusão de moradia, fazê-la de modo socialmente heterogêneo, evitando a segregação urbana e debilidade do espaço público; e dar atenção às quadras industriais, dotando-lhes de entornos ajardinados (BORJA; MUXÍ, 2000).

(Quadro 4)

Assim, o tratamento concedido aos elementos do espaço público deve pautar-se a partir dessa preocupação com o tecido urbano. Desse modo, é preferível que as ruas possam assegurar sua versatilidade de ser espaço público e garantir sua acessibilidade enquanto rede viária. Sendo locais, passagens, avenidas, bulevares ou autopistas, cada rua demanda um tratamento diferente mesmo que devam sempre favorecer a inserção no tecido urbano, devem separar sem estabelecer uma segregação. Quanto aos equipamentos públicos, é preciso valorizar o potencial urbanístico que possuem para gerar espaços públicos e de transição no seu entorno, sejam eles educacionais, culturais, de serviços, comércios ou industriais. Praças, grandes eixos e parques urbanos estabelecem uma configuração morfológica urbana mais direta, podendo ser instrumentos para estabelecer a integração no tecido da cidade. Não menos importante, são os espaços de transição que

se situam entre o público e o privado, ou são gerados pelo impacto ou pelo vazio de um equipamento ou uma infraestrutura sobre seu entorno, ou são resíduos espaciais produzidos pelo desenvolvimento urbano (BORJA; MUXÍ, 2000).

CRITÉRIOS EFICAZES PARA ESTRATÉGIAS URBANÍSTICAS	
1	Jamais fazer um projeto que resolva apenas um problema
2	Desenhar primeiro o espaço público e articular os eixos de continuidade física e simbólica entre o novo projeto e a cidade existente
3	Sempre incluir moradia que evite a homogeneidade
4	Atuar nas margens por sua capacidade de sutura, nos bairros antigos e populares por sua história, nos eixos circulatórios por sua posição estratégica, nas áreas obsoletas recuperáveis sejam elas industriais, militares, ferroviárias, portuárias, etc.
5	Respeitar a história, a trama existente, a tradição cultural do urbanismo de cada lugar
	O setor público deve ser o promotor, não apenas o controlador, regulador e operador subsidiário
7	Fazer cidade é fazer comércio e fazer cultura, termos historicamente e etimologicamente vinculados.

Quadro 4 – Critérios para estratégias urbanísticas

Fonte: Elaborado pela autora com base em BORJA; MUXÍ, 2000, p. 46-47, 2019

Para Borja (2012), tudo pode ser reivindicado ou denunciado por meio do espaço público, uma vez que, é ele que demonstra o quanto os cidadãos contam com serviços e condições e o quanto os é negado, seja quanto ao problema de déficit habitacional; à disponibilidade ou custo da água e do transporte; ao acesso a equipamentos culturais, de lazer e escolas; à promoção de praças e espaços verdes que contribuam para a paisagem do bairro; à condição de acessibilidade ou de centralidade próxima; ou à oferta de comércio e de animação urbana. Elementos que ou funcionam juntos, ou não funcionam. É nesse sentido, que o autor afirma que, ele é o lugar para requerer-se direitos, sejam eles urbanos, sociais, políticos, culturais, e por que não acrescentar, de mobilidade.

A complexidade do espaço da cidadania e da democracia nas cidades perpassa por diferentes instâncias que se entrelaçam em torno das características do urbano acerca de materialidade, morfologia, organização tecidual e social, cultura e identidade. Nesse sentido, a busca por manter vivo o dinamismo social dos espaços cotidianos resulta em valorizar a pré-disposição para a mescla e heterogeneidade do ambiente urbano e do espaço público em especial. Como afirma Segre:

para obter uma cidade mais habitável para os seus cidadãos é necessária a reorganização real e simbólica dos seus espaços como expressão de uma forma diferente de vivê-la, de relacionar-se e de pensá-la, baseada na emergência de uma nova estética ou forma de se relacionar com o mundo. Ou seja, definir um espaço público concebido como elemento promotor da socialização e das articulações pessoais criando as possibilidades da “imaginação do mundo” no contexto urbano (SEGRE, 2005)

3.3. As vantagens da dimensão humana na configuração espacial das cidades

Nem se tente impunemente, na condição de pedestre, atravessar a rua, avenida ou praça, sem olhar direitinho para todos os lados. Depois das dez da noite, via pública é perigoso, mesmo com sinal verde. Temendo assaltos e furtos, motoristas pisam e avançam sinal aberto ou fechado para eles. E, de mais a mais, os desavisados se cuidem. O bairro, como a cidade, há muito tempo não é mais dos pedestres. Pertencem aos carros. Até em cima das calçadas. Também, para que pedestre quer ter vez? Não paga taxa rodoviária...

João Antônio, Ô Copacabana

Desde seu início, o processo que urbanizou as cidades brasileiras tem gerado um tipo frequente de desenho urbano que se adequa a uma concepção extensiva, fragmentadora e privativa do espaço que, fisicamente, concede maior importância às vias de transporte motorizado e, socialmente, distingue pessoas e lugares. Como visto anteriormente, aspectos de estrutura urbana das cidades como infraestrutura, diversidade, desenho e organização criam uma morfologia

que demonstra determinada lógica de desenvolvimento por meio de um processo social e dinâmico que envolve os atributos de estruturação. De um modo geral, estas características são resultado do urbanismo moderno e do capitalismo globalizado, cujos desenvolvimentos em contextos históricos paralelos desencadearam, e ainda desencadeiam, todo um processo de urbanização.

Enquanto resultado do capitalismo globalizado, este processo tende a um modelo de socialização humana pautado num individualismo que tende ao afastamento em relação a parâmetros democráticos de convivência e na organização das cidades, apresentando efeitos físicos observáveis através de suas divisões, fragmentação e propensão ao conflito (HARVEY, 2014). O urbanismo moderno, por outro lado, provocou um tipo de arranjo urbano que expõe a contradição entre os objetivos perseguidos – favorecer o bem-estar das pessoas – e o meios propagados – foco no transporte automotivo, zoneamento, especialização, afastamento do centro, maior espaço entre edificações (GEHL; SVARRE, 2018). Na visão dos autores Jan Gehl e Birgitte Svarre:

Enquanto antes as ruas eram compartilhadas por veículos, pedestres e ciclistas, o princípio Radburn¹² separou as várias formas de transporte, com vias para ciclistas e pedestres, e ruas para carros – não lado a lado, mas de forma independente. Com efeito, a solução moderna para a invasão motorizada das cidades foi segregar as formas de tráfego para aumentar a capacidade da via e a segurança dos pedestres.

Essas alterações significam que o espaço público tradicional, espacialmente bem definido e com função social urbana, foi substituído por áreas verdes grandes e abertas destinadas à recreação entre edifícios isolados. (GEHL; SVARRE, 2018)

Frente aos resultados advindos desse arranjo, alguns modernistas dos anos de 1960 expuseram críticas ao urbanismo moderno, procurando por mudanças significativas que reabilitassem a vitalidade urbana. De certa maneira, o pano de fundo desta busca era a definição dos elementos que colocavam o homem como parâmetro para a constituição do

¹² Radburn é uma cidade-jardim planejada por Clarence Stein em 1928 em Nova Jersey, nos EUA. Feita para 25.000 habitantes, caracteriza-se pelas casas e superblocos agrupados em superquadras com *cul-de-sac* e gramados centrais abertos aos pedestres. VER: MARIA SOUZA DE ANDRADE, Liza. O conceito de Cidades-Jardins: uma adaptação para as cidades sustentáveis. *Arquitextos*, São Paulo, ano 04, n. 042.02, Vitruvius, nov. 2003 <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.042/637>.

espaço urbano, de modo a recompor o âmbito sociocultural da vida nas cidades. No seu estudo sobre a concepção de modernismo em *Tudo que é sólido se desmancha no ar* (1982), Marshall Berman aponta sobre que estes modernistas:

[...] iriam encontrar esse algo mais, uma fonte de vida, energia e afirmação que era tão moderna quanto o mundo da via expressa, contudo radicalmente oposta às formas e movimentos daquele mundo. Iriam encontrá-lo num local onde bem poucos dos modernistas da década de 1950 teriam sonhado em procurar: na vida cotidiana da rua. (BERMAN, 2007).

Gehl e Svarre destacam que após a difusão da escala inumana das construções modernas, os críticos pioneiros Jane Jacobs, Jan Gehl, Christopher Alexander e William H. Whyte focaram em investigar a interação entre atividade e espaço, numa tentativa de descobrir os modos de trazer a vida de volta para as cidades. Um grande destaque dessa época é o trabalho de Jacobs exposto em *Vida e morte de grandes cidades*, publicado em 1961, cuja crítica pautava-se na abstração do planejamento exercido na época, que se distanciava do ponto de vista humano (GEHL; SVARRE, 2018). Para Berman (2007), a própria escrita de Jacobs apresentava-se como uma celebração à vitalidade urbana, sua plenitude e diversidade, apoiando-se na narração do cotidiano ao longo do dia e da noite da rua onde morava. Por sua vez, Gehl e Svarre (2018) enxergam nesta característica uma espécie de abordagem holística do urbanismo, por meio da qual Jacobs descortinou a cena urbana, na qual o homem exerce o papel principal e primordial na realização da vida social nas cidades.

Neste contexto, pode-se inferir que em torno da questão da vitalidade urbana importa que a escala adotada, as atividades realizadas e a presença humana funcionem de forma sistêmica, potencializando-se mútua e continuamente. Dessa maneira, de que adianta para a vida social urbana a escala do automóvel se ela, normalmente, dificulta a existência de condições que reforcem a possibilidade de as pessoas realizarem mais do que as atividades que as obrigam a sair de casa? Jacobs (2017) percebia isto tão claramente que assumiu como foco argumentativo do seu livro a existência de uma diversidade de usos mais complexa e densa nas cidades. Para ela, zonas malsucedidas não possuem a sustentação mútua, econômica e social que advém desta realidade e, nesse sentido, o planejamento e o desenho urbanos poderiam tornar-se catalisadores, além de nutrir relações sociais densas.

A partir de fins dos anos de 1980, o trabalho dos modernistas da década de 1960 começou a influenciar cidades a realizarem estudos e a trabalhar com planejamento de espaço público, como foi o caso de Barcelona, Lyon e Copenhague. As ideias sobre o ambiente urbano começaram a ganhar apoio, instigando a competição entre cidades através da criação de lugares atrativos onde as pessoas gostariam de viver, trabalhar e visitar (GEHL; SVARRE, 2018). Ao mesmo tempo, a globalização era fortemente impulsionada com a queda do muro de Berlim e o crescimento econômico dos anos seguintes colocou o excedente do capitalismo à disposição da urbanização. Estabelece-se, dessa forma, uma certa ambiguidade implícita, na qual:

Em parte, como reação às consequências da globalização, na forma de cidades uniformes com projetos de edifícios cada vez maiores, havia agora um foco crescente nos valores humanos da cidade, do espaço público, nas funções mistas, na perspectiva local e em uma escala mais humana. (GEHL; SVARRE, 2018, p. 64)

Esta insurgência da questão humana aponta novos parâmetros para os objetivos do planejamento urbano, como respeito pelas pessoas, dignidade e cidade como local de encontro. Assumir as pessoas como propósito vai além de aspectos culturais, pois quando se trata do ser humano têm-se o mesmo ponto de partida, uma vez que todos compartilham o caminhar, o aparelho sensorial, os padrões básicos de comportamento e as opções de movimentação (GEHL; SVARRE, 2018). São estas características que compõe a dimensão humana, através da qual podem ser obtidos parâmetros de configuração espacial, que agregam argumentos humanos ao planejamento e ao desenho urbanos, moldando um arranjo diferente que contribua para modificar o traço da urbanização contemporânea.

3.3.1. Cidade para pessoas, cidade de pedestres: o ser humano como principal ator e usuário do espaço urbano

Os princípios *cidades para pessoas* e *cidades de pedestres* são os títulos de dois livros que destacam a importância do ser humano nas questões formais do espaço das cidades, enfocando os elementos vinculados à configuração

espacial das cidades a partir do pressuposto da dimensão humana. Juntos, eles constituem uma abordagem da visão de um dos modernistas de 1960 e outra da visão brasileira atual a partir de uma organização de textos sobre o tema, o que demonstra o crescimento do interesse pelo assunto no país.

O primeiro refere-se ao livro *Cidade para pessoas* de Jan Gehl, escrito em 2010, após quatro anos de trabalho focado na melhoria das condições para as pessoas na cidade (GEHL; SVARRE, 2018). Seu ponto chave é unir o parâmetro físico da dimensão humana com a função sociocultural do espaço, de modo que sua intenção era entender como as estruturas físicas influenciam o comportamento humano. O autor, colocando-se como crítico do urbanismo moderno, recrimina o legado deste de redução da função sociocultural do espaço, para ele:

O rumo dos acontecimentos não só reduziu as oportunidades para o pedestrianismo como forma de locomoção, mas também deixou sitiadas as funções cultural e social do espaço da cidade. A tradicional função do espaço da cidade como local de encontro e fórum social para os moradores foi reduzida, ameaçada ou progressivamente descartada. (GEHL, 2013, p.3)

Todas estas funções são relegadas a um plano secundário quase nunca visitado e a exacerbação do tráfego de automóveis intensifica, ainda mais, a competição pelo espaço entre as pessoas e os carros (GEHL, 2013). São estas consequências que levam Gehl a afirmar a necessidade da proeminência da dimensão humana no planejamento urbano, elegendo quatro objetivos-chave da preocupação com pedestres, ciclistas e com a vida social da cidade, são eles: vitalidade, segurança, sustentabilidade e saúde.

Deste modo, o livro apresenta uma estrutura a partir da qual abordam-se temas como as características sensoriais humanas vinculadas à escala dos espaços construídos, urbanos ou arquitetônicos; a análise de cada um dos objetivos-chave como particularidade das cidades; as atividades possibilitadas pelo ambiente urbano; e as concepções de dimensão humana no planejamento urbano. Nos quatro primeiros capítulos, Gehl (2013) investiga cada característica desta dimensão – caminhar, aparelho sensorial, padrões básicos de comportamento, opções de movimentação – e constrói ideias chave que podem ser entendidas como diretrizes de projeto.

No primeiro capítulo, intitulado *A Dimensão Humana*, o autor dispõe-se a investigar a importância da dimensão humana frente ao planejamento urbano, sendo possível deduzir, portanto, que para ele a consideração desta dimensão nas escolhas de projeto e desenho implica, em qualquer escala, numa maior qualidade da vida urbana. Estabelece-se, assim, a primeira ideia chave de que a estrutura urbana e o planejamento influenciam o comportamento humano e o modo de funcionamento da cidade. Nesse sentido, é preciso observar a relação convite *versus* comportamento que se estabelece entre meio físico e ser humano, por exemplo, de acordo com Gehl (2013, p.11), “à medida que melhoram as condições para os ciclistas, surge uma nova cultura da bicicleta”.

Ao prosseguir na mesma lógica de pensamento, conclui que o oferecimento de um espaço público melhor aumenta o uso do espaço urbano em diferentes escalas, isto é, desde espaços públicos de grandes cidades até espaços isolados ou, até mesmo, um único banco de praça. Nesse sentido, a qualidade com que se projeta e constrói o espaço urbano influencia o seu uso, de modo que, “assim como as cidades podem convidar as pessoas para uma vida na cidade, há muitos exemplos de como a renovação de um único espaço, ou mesmo a mudança no mobiliário urbano e outros detalhes podem convidar as pessoas a desenvolver um padrão de uso totalmente novo” (GEHL, 2013, p.16). Dessa maneira, ainda dentro do entendimento da conexão entre dimensão humana e convite, depreende-se que o planejamento físico influencia o padrão de uso, pois para o autor “o fato de as pessoas serem atraídas para caminhar e permanecer no espaço da cidade é muito mais uma questão de se trabalhar cuidadosamente com a dimensão humana e lançar um convite tentador” (2013, p.17).

Toda a questão se concentra em possibilitar uma certa diversidade de atividades para promover, o que Gehl (2013) chama de vida entre edifícios. Para o autor, nesse conjunto de possibilidades deve existir versatilidade e complexidade suficiente de modo a permitir sobreposições e mudanças frequentes. Ao contrário de Vasconcellos (2012) que está preocupado com o consumo ou não do espaço ao definir a determinação dos papéis ativos (que consomem) e passivos (que são afetados por quem consome) na mobilidade urbana, Gehl (2013) se concentra no estímulo para a adoção de determinado papel e na sua possibilidade de existência que está sujeita a condição que o espaço urbano apresenta. A

conclusão a que chega é que existem uma gama de atividades que nos surgem como necessárias e que são passíveis de ocorrer em qualquer condição e uma outra que surgem como opcionais cuja realização depende de uma boa qualidade urbana. A existência de ambas termina por promover um novo grupo, o das atividades sociais que depende, por fim, da presença de pessoas no espaço urbano. Nas palavras do autor:

É, em si mesmo, uma conexão importante o fato de tanto o caráter quanto a gama da vida urbana serem dramaticamente influenciados pela qualidade do espaço público. A conexão torna-se ainda mais interessante se olharmos as relações entre as atividades necessárias, opcionais e o significativo grupo de atividades sociais. Se a vida na cidade é reforçada, criam-se as pré-condições para fortalecer todas as formas de atividade social no espaço urbano. (GEHL, 2013, p.22)

(Quadro 5)

Quadro 5 – Atividades da vida entre edifícios

Fonte: Elaborado pela autora com base em GEHL, 2013, p.19, 2019

ATIVIDADES EM QUE AS PESSOAS SE ENVOLVEM NO ESPAÇO DA CIDADE	
Caminhada proposital Parada curta ou longa Ver vitrines Entretenimento de rua Bater papo Encontrar pessoas	Fazer exercício Dançar Se divertir Comércio de rua Brincadeiras infantis Pedir esmola

Gehl (2013) entende atividade social como um modo de ser presente, uma interação passiva com o meio através da experiência de observar pessoas e o que está acontecendo, em suma, é o exercício dos sentidos de ver e ouvir que abre a possibilidade de estabelecerem-se novas formas de relacionar-se e que aprimora nosso aprendizado social na relação com as outras pessoas. Criam-se, assim, experiências com o elemento mais importante da vida humana, as pessoas, de modo que “a questão é importante porque esses contatos passivos – de ver e ouvir – funcionam como pano de fundo e como trampolim para as outras formas de contato. Através da observação, do ouvir e experienciar os outros, juntamos informações

sobre as pessoas e a sociedade em torno de nós. É um princípio” (2013, p.23). Daqui deduz-se uma nova ideia chave, a de que as atividades de ver e ouvir são as que mais podem ser influenciadas pelo planejamento urbano.

O segundo capítulo, *Os sentidos e a escala*, é dedicado ao estabelecimento de relações entre sentidos humanos e distâncias de percepção a fim de compreender a base biológica das atividades e estabelecer uma nova escala, uma vez que o ser humano é tomado como o ponto de partida para o planejamento das cidades. Gehl (2013, p.33) enxerga nessa ação o significado de se trabalhar com a escala humana, a partir da qual é possível “criar bons espaços urbanos para pedestres, levando em consideração as possibilidades e limitações ditadas pelo corpo humano”. Nesse sentido, o autor analisa os sentidos de distância, visão e audição, e estabelece alguns parâmetros de percepção que podem orientar a definição de distâncias no desenho urbano ou arquitetônico. Em consequência são estabelecidos princípios relacionados à melhor experiência possível ao nível dos olhos, definindo que o campo social de visão é de 100m e que a conexão com a rua é perdida a partir do 5º andar, determinações que passam, então, a nortear o desenho dos espaços de permanência, passagem, assim como, das edificações. A ideia chave que resulta daí é de que a ideia experiência sensorial é mais rica e intensa na velocidade do caminhar, enquanto na velocidade do carro ela tende a tornar-se um tanto mais empobrecida (GEHL, 2013). A proposta de Gehl é que a dimensão humana se torne a concepção básica do planejamento urbano, de modo que assuma o papel de princípio norteador da escala espacial das cidades, para ele “todas as respostas estão aí, encapsuladas em nosso corpo. O desafio é construir cidades esplêndidas ao nível dos olhos, com grandes edifícios erguendo-se acima de belos andares inferiores” (2013, p.59).

(Tabela 2)

PARÂMETRO	ESCALA	EXPERIÊNCIA
VISÃO	100m	Distingue-se movimento e linguagem corporal
	50-70m	Identifica-se gênero, idade, cor de cabelo
	22-25m	Lê-se expressões faciais e emoções dominantes
AUDIÇÃO	50-70m	Ouve-se gritos de ajuda
	35m	Comunicação unilateral em voz alta (púlpito, palco, auditório)
	20-25m	Troca de mensagens curtas
	7m	Conversação e aproximação detalhada
VELOCIDADE	4-5Km	Visão do que ocorre à frente (ao andar)
	10-20Km	Visão e processamento de impressão (ao correr)
	60Km	Não se percebe detalhes e a experiência sensorial multifacetada desaparece

Tabela 2 – Parâmetros de percepção do homem no campo social

Fonte: Elaborado pela autora com base em GEHL, 2013, p.19, 2019

Em *Cidade viva, segura, sustentável e saudável*, no terceiro capítulo, Jan Gehl (2013) investiga os quatro objetivos-chave da dimensão humana no planejamento urbano para que as cidades sejam vivas e convidativas, a partir de uma abordagem holística, o autor determina quesitos como circulação, contato social, espaço público e diversidade a serem explorados no ambiente urbano. É claro para o autor que uma cidade viva é mais do que pessoas na rua, para ele o espaço da cidade precisa ter significado, ser convidativo, popular e favorecer uma percepção positiva por parte das pessoas. Mas, principalmente, a vida na cidade estabelece-se como resultado de um autorreforço entre um espaço urbano convidativo e bem projetado e a presença de pessoas, constituindo assim uma nova ideia chave.

O papel que o planejamento tem a representar neste processo é o de possibilitar a concentração e inspirar a vida nas áreas urbanas em espaços que sejam adequados, nem grandes, nem pequenos demais. Sendo assim, cidades densas tem mais a ganhar quando possuem um espaço urbano de boa qualidade, apresentando variadas possibilidades do que existe para se ver e experimentar dentro do campo de visão social. Ou seja, são as atividades de permanência que melhor

contribuem para a vitalidade das cidades e as que melhor podem ser influenciados pelo planejamento, por isso, a importância de se firmar um compromisso de que a concepção que constituirá sua realidade física e espacial seja pautada pela dimensão humana. Gehl (2013) está sempre preocupado com o tipo de sensação que o espaço urbano é capaz de provocar, chegando à conclusão de que quanto mais ele seja pensado para o bem-estar do homem, mais ele contribuirá para a vitalidade e segurança na cidade.

A vida nas ruas tem um impacto sobre a segurança, mas a vida ao longo da rua também tem um papel considerável. Áreas urbanas com diversidade de funções proporcionam, todo o tempo, mais atividades dentro e perto das edificações. Áreas habitacionais, em especial, significam boas conexões com os espaços comuns importantes da cidade e um reforço acentuado da segurança real e percebida, mesmo à noite. Então, ainda que a rua esteja deserta, nas áreas residenciais, as luzes das janelas enviam um sinal reconfortante de que há pessoas por perto. (GEHL, 2013, p.99)

Enfim, no quarto capítulo intitulado *A cidade ao nível dos olhos*, Gehl propõe alguns padrões vinculados às distâncias, alturas, infraestrutura, características edilícias e urbanas que compõem o ambiente ao alcance sensorial humano. A ideia-chave que se distingue é que o ponto inicial dos princípios de planejamento são as atividades humanas universais (caminhar, parar, sentar, olhar, ouvir e falar) e que a luta pela qualidade deve se dar na escala menor. Assim, considerando que a vantagem do pedestre é que eles “podem parar sem esforço e mudar de direção, manobrar, acelerar ou reduzir a velocidade ou fazer outro tipo de atividade, como ficar de pé, sentar, correr, dançar, escalar ou deitar-se” (GEHL, 2013, p.119-120), é nesse âmbito que as estratégias do planejamento urbano podem ser um diferencial na organização das cidades. O que está em jogo na trajetória de pensamento do autor é, justamente, a maneira como pensar o espaço público em prol da dimensão humana. Todas as ações direcionadas à vida social da cidade, sua segurança, saúde e sustentabilidade, estão relacionadas à constituição e vivência num espaço público onde o homem seja o princípio e a finalidade do planejamento.

A compreensão de que o homem enquanto pedestre é um dos temas mais importantes para a vida nas cidades, também orienta a abordagem do livro organizado por Victor Andrade e Clarisse Cunha Linke em 2017, intitulado *Cidades de*

Pedestres. O livro, composto por uma coletânea de textos de diversos autores, tem por objetivo apresentar estudos que indicam a relevância da escala humana e o papel estratégico do pedestre para a vitalidade urbana através de um enfoque interdisciplinar, organizado em três eixos de pensamento. O primeiro aborda o tema do pedestre no Brasil e no mundo, explorando questões acerca do planejamento urbano voltado para a humanização dos espaços públicos, casos de transformação de espaços e os desafios de andar a pé. O eixo seguinte trata dos impactos do caminhar a partir de uma perspectiva de saúde, da segurança, organização social, aspectos culturais, acessibilidade e a relação gênero *versus* caminhada. E, por último, o livro discute métodos de avaliação, apontando a calçada como unidade de avaliação da caminhabilidade, o caminhar do idoso, os fatores globais e locais de design da caminhabilidade, a caminhabilidade e o metabolismo humano e as decisões privadas que influenciam o espaço público.

Selecionamos alguns textos do primeiro e do segundo eixo por tratarem diretamente sobre mobilidade, desenho e vitalidade urbana, numa aproximação mais clara com o tema deste trabalho. O primeiro texto que merece destaque, *Andar nas cidades do Brasil* de autoria de Eduardo Alcântara de Vasconcellos, faz parte do primeiro eixo de pensamento e demonstra o quanto o ato de caminhar é negligenciado pelo planejamento viário no país enquanto, contraditoriamente, consiste na forma de deslocamento mais usada pelos brasileiros se forem contabilizados os de origem-destino (OD), juntamente com os curtos e aqueles para acesso ao transporte coletivo (TC). De acordo com autor, as pesquisas no Brasil costumam abordar apenas distâncias percorridas a pé desde a origem até o destino normalmente superiores a 500m, deixando de considerar distâncias mais curtas e as caminhadas realizadas até os serviços de transporte. Esta discrepância altera significativamente os dados para a análise das condições de deslocamento a pé nas cidades, deixando no escuro as reais condições do caminhar disponíveis no espaço urbano. Para ele:

A medição completa dos deslocamentos mudará o estudo de como o território é usado pelas pessoas, de que tipo a via é usada para caminhar e dos problemas que os pedestres enfrentam. Afetará muito, também, o índice de periculosidade para os deslocamentos a pé, medido em mortes por quilômetros percorridos, essencial nos estudos de segurança no trânsito. (VASCONCELLOS, 2017, p.45-46)

Vasconcellos (2017) levanta duas questões que expressam a falta de prioridade ao pedestre, a primeira é a atribuição da responsabilidade de construir e cuidar das calçadas, no Brasil, ao proprietário do lote. Esta realidade divide os interesses na constituição do espaço público da rua, permitindo que a engenharia de tráfego se preocupe apenas com as vias de rolamento. De acordo com o autor, a pesquisa mais recente – realizada pela ONG Mobilize no ano de 2012 – acerca da qualidade das calçadas do país, revelou o índice extremamente baixo de 3,4 num intervalo de 1 a 10, demonstrando que a maioria das cidades brasileiras possuem calçadas inadequadas e inseguras para o pedestre. A segunda questão é a determinação da forma de sinalização em cruzamentos com semáforos, onde as informações visuais destinadas aos pedestres são, normalmente, inexistentes e criam situações de perigo, uma vez que eles “são obrigados a decidir quando realizar a travessia, aumentando o risco de atropelamento” (2017, p.48).

A análise das políticas de mobilidade demonstra que a negação da importância do caminhar, amparada pela definição legal acerca das calçadas e pela realidade dos sistemas de tráfego, resulta na pouca atenção que se dedica ao tema ao passo que se atendem melhor aos veículos motorizados e a seus condutores, contribuindo cada vez mais para a construção do espaço do automóvel (VASCONCELLOS, 2017). Enquanto isso,

No caso das pessoas que andam a pé ou usam bicicleta, o tratamento foi completamente diferente. Os papéis mais simples foram ignorados pelas políticas na maior parte do período analisado. A ausência quase absoluta deles nas propostas efetivas mostra que nunca foram considerados (sic) formas legítimas de mobilidade que pudessem merecer sua inclusão nas propostas. É como se fossem atividades e pessoas invisíveis, dispensáveis no rol de interesses do Estado. (VASCONCELLOS, 2017, p.49)

Pertencente ao segundo eixo, o texto de Meli Malatesta – *Caminhabilidade e segurança: o desafio do desenho urbano nas cidades brasileiras* – corrobora com essa ideia ao afirmar que, no Brasil, é comum que a divisão dos espaços públicos destinada à mobilidade privilegie o deslocamento motorizado individual e não atenda a real necessidade por modal. Ao fim, a destinação desigual do espaço público expõe uma injustiça “observada na desproporcionalidade do uso segregado dos trechos de espaço destinados aos modais distintos e no conflito existente no decurso dos momentos de utilização comum” (2017, p.72).

Malatesta (2017) encontra na mobilidade a pé a saída para a reversão do desenho urbano difundido atualmente, que pelo privilégio concedido ao transporte motorizado tem esgotado o espaço público, dessa forma, defende um posicionamento que seja adepto da implementação de redes de caminhabilidade, tanto como trajeto completo quanto integrado a outros modais. Assim, frente a preocupação com o traçado das cidades, a autora passa a apontar alguns aspectos de desenho que sejam capazes de adequar as cidades à atividade de caminhar. Ela destaca, portanto, que enquanto rede de mobilidade, o espaço para a caminhabilidade deve garantir uma área adequada para fluxos a pé em diferentes demandas; apresentar piso adequado que esteja íntegro e padronizado; e preservar a área de circulação a pé com rampas para acesso veicular¹³, mobiliário urbano, arborização e sinalização. Quanto aos pontos de travessia de pedestres, a autora sugere que haja estreitamento da pista; redução da extensão para atravessar; e o uso da faixa elevada. Esforços nesse sentido, poderiam alterar a realidade atual da concepção dos planejamentos, diminuindo a reprodução de um modelo viciado. Na observação da atualidade, Malatesta reconhece que

Infelizmente, os padrões mundiais de urbanismo rodoviarista do início do século XX ainda exercem grande influência no desenho urbano das cidades brasileiras, tornando-as espaços hostis onde, em alguns casos, é praticamente impossível fazer um percurso a pé. São tidas como usuais e necessárias as medidas que garantam priorizar a fluidez veicular, trabalhando em prol da regulamentação das velocidades praticadas em níveis incompatíveis ao convívio urbano. A prática de velocidades nesses níveis vem gerando e favorecendo o traçado geométrico de amplas curvas, com pistas largas e áreas restritas de calçadas, além de grandes quadras e longas distâncias entre locais sinalizados para travessia. (MALATESTA, 2017, p.79)

Ainda como parte do segundo eixo, o texto de Washington Fajardo, *Caminhabilidade e vitalidade urbana*, acrescenta à discussão o ponto de vista político sobre o tecido urbano, afirmando que quando este é concebido a partir da concepção da escala humana, tende a promover um impacto sobre a qualidade das práticas cidadãs e das políticas sociais.

¹³ Speck (2016, p.166-167) discorda da utilização desse tipo de elemento de desenho nas calçadas, para ele as guias rebaixadas passam ao pedestre o claro recado de que a calçada não lhes pertence. Nesse sentido, o autor oferece a opção da existência de becos de serviço atrás das quadras. Seu posicionamento é que mesmo mantendo as guias rebaixadas existentes, “a melhor estratégia é simplesmente não permitir novas”.

Para Fajardo, “o ato de caminhar é a ação que promove um rol de valores e características espaciais de paisagem e desenho urbano, de profundo lastro vernacular, mas que ainda enfrenta dificuldades em ser entendido como modelo de vitalidade urbana e de promoção de justiça social” (2017, p.104).

Em sua crítica à desvalorização do ato de caminhar, o autor enxerga a necessidade de um ato revisionista que questione o porquê a sociedade brasileira ainda reproduz um modelo de cidade – segundo ele, ainda bastante arraigado aos ditames modernistas –, e de uma remontagem do tecido urbano de escala humana. Com efeito, Fajardo acredita que o resgate da vitalidade perpassa pelo entendimento de que os lugares, idealizados a partir da escala humana, constroem um modelo mais econômico e sustentável para o desenvolvimento urbano. Um juízo ainda não absorvido pelas políticas urbanas no Brasil que ainda reafirmam a cidade “como fruto de uma sociedade industrial urbana, amparada na construção civil, que é o meio para a criação de riquezas e empregos” (p.107). Dessa forma, se a urbanidade ainda não é compreendida como algo a ser compartilhado, dificilmente seremos capazes de transformar as cidades em ambientes de escala humana, assumindo a pedestrianização como uma reestruturação morfológica imprescindível ao ambiente construído (FAJARDO, 2017). Numa avaliação do nosso meio urbano,

Fajardo aponta que:

A população das 27 capitais brasileiras ultrapassa 49 milhões. A das regiões metropolitanas, 95 milhões. Todas com os mesmos tipos de problema: centros subutilizados com o patrimônio cultural em ruínas, ausência de políticas habitacionais e saneamento, mobilidade desumana, índices de favelização elevados, péssimos serviços públicos, espaço público em desordem e poucos parques ou praças. (FAJARDO, 2017, p. 111)

O que une os três autores é a visão de que a valorização do pedestre no Brasil é, mais do que necessária, urgente, na medida em que a alteração da realidade histórica da morfologia do ambiente urbano é primordial para que a urbanidade se torne um bem compartilhado por todos os cidadãos e que as cidades possam recuperar a vitalidade. Para que isto se torne realidade, tanto Malatesta (2017) quanto Fajardo (2017) encontram a saída na reestruturação do tecido urbano a partir da escala humana, a qual só se torna possível a partir de uma modificação ainda maior. De acordo com Fajardo,

É necessário, portanto, alterar o governo e seu *modus operandi*. A escalabilidade das intervenções formais, governamentais, tem impacto decisivo no território e no corpo social por gerações. Felizmente, já é visível em inúmeras cidades o surgimento de uma nova instância de governança dedicada exclusivamente ao espaço público. Significa notoriamente o reconhecimento da autonomia desta estrutura espacial e seu papel estratégico, aglutinador e promotor de ciclos mais longevos e sustentáveis de vitalidade, em que a figura do pedestre não é apenas um “consumidor que se movimenta”, mas um “cidadão que possui acesso e liberdade na cidade”. (FAJARDO, 2017, p.112).

»» CAPÍTULO 4

EXPLORANDO EXEMPLOS: O ESPAÇO PÚBLICO EM EXPERIÊNCIAS ANTERIORES

Vejam que coisa curiosa: há um planejamento geral, a respeito do qual ninguém fala, mas no qual os pequenos planejamentos têm que ser inseridos. E o planejamento geral, em todos os tempos e até hoje, é de molde a que a gente não se possa inserir. [...]. O mal é que nós assumimos a responsabilidade de curar as feridas sangrentas de nossos meios urbanos através de um planejamento isolado do planejamento geral, e este, muitas vezes, não coincide com o nosso. Isso não nos leva a um nível maior de desânimo porque, se não segurarmos com força a pequena bandeira das possibilidades de mostrar, com pequenos exemplos, o que poderia ser feito, certamente teremos que pôr de lado, logo de saída, as nossas mais caras esperanças.

Vilanova Artigas

O número de intervenções urbanísticas na cidade contemporânea que poderiam servir de exemplo constituem um vasto conjunto desde fins do século XX. Não por acaso, ambas se incluem no contexto das décadas de 1980 e 1990, já que o propósito era que o decurso de tempo de suas realizações oferecesse experiência expressiva de análise. Nesse sentido, buscou-se analisar a relação entre as concepções de projeto e expectativas de planejamento *versus* as interações espaciais e sociais resultantes do projeto construído.

Não raro a comparação entre estas duas instâncias apresenta contradições significativas entre os objetivos desejados e os realmente alcançados. Um dos maiores motivos que influencia este fato são os diferentes anseios manifestados pelos diversos setores envolvidos no processo de intervenção. Muitas vezes, como afirma a epígrafe de Artigas, o mercado e a expectativa de quem financia mudam o curso do projeto para a direção de um planejamento geral, usual, integrante de uma lógica repetida à exaustão. Nas palavras de Secchi:

No que se refere ao projeto da cidade, as consequências manifestam-se através de uma forte divergência entre demandas que emergem do levantamento e da pesquisa de opinião pública, ou das diversas formas de participação popular, e aquelas que emergem das solicitações parciais e setoriais, quando não corporativas, de grupos que, de fato, podem mobilizar relevantes recursos políticos para bloquear ou desviar qualquer atuação do plano. Poucas administrações conseguem enfrentar essa contradição evitando dividir o projeto da cidade, *post factum*, em dois níveis independentes entre si: de um lado, o nível mítico os grandes princípios, em torno dos quais se concretiza um consenso formal e, de outro, um nível pragmático, quase sempre tácito, feito por contínuas trocas entre recursos econômicos e políticos. (SECCHI, 2016, p.186)

Mas, este modo como se dão os acontecimentos é, justamente, o que constrói nossa memória e experiência urbanística. Não só as formas urbanas consequentes de projetos de planejamento e intervenção são parte do urbanismo, como também os textos e ideias que os acompanham, ilustram, demonstram, argumentam, sugerem e solicitam (SECCHI,

2016). Assim, tanto a experiência prática quanto a teórica pode ensinar-nos algo sobre a disciplina e sobre como se pode entender e lidar com complexidade econômica, espacial, cultural e social da cidade contemporânea. “Por isso, o urbanismo não pode ser aquiescente; apesar dos insucessos, comuns a muitas disciplinas, ele não pode senão permanecer em contínuo exercício de radical crítica social”, esta frase de Secchi (2016, p.185) coloca em evidência um aspecto primordial dos objetivos do presente trabalho, que pretende propor as possibilidades vislumbradas com olhar de esperança.

4.1. ESTUDO DE CASO NACIONAL: VALE DO ANHANGABAÚ, SÃO PAULO – PEDESTRES, SIM! MAS EM QUE ESCALA?

Em fins do século XIX, o centro histórico de São Paulo cruzou o ribeirão Anhangabaú, conformando o vale como um dos mais destacados espaços públicos da cidade. Na época, o lugar consistia em nada mais do que uma grande área de várzea linear para onde voltavam-se os fundos de quintal e chácaras, sobre a qual se atravessa de um lado a outro através dos viadutos do Chá (1892) e Santa Efigênia (1913). Ao longo das décadas seguintes, sua localização privilegiada no entremeio do centro novo e do antigo foi razão para diversas intervenções urbanísticas que se seguiram à canalização do ribeirão (AKAMINE, 1993). Essas mudanças foram criando funcionalidades urbanas diversas que foram se sobrepondo umas às outras, conforme o pensamento urbanístico, político e econômico do momento.

(Figura 15)

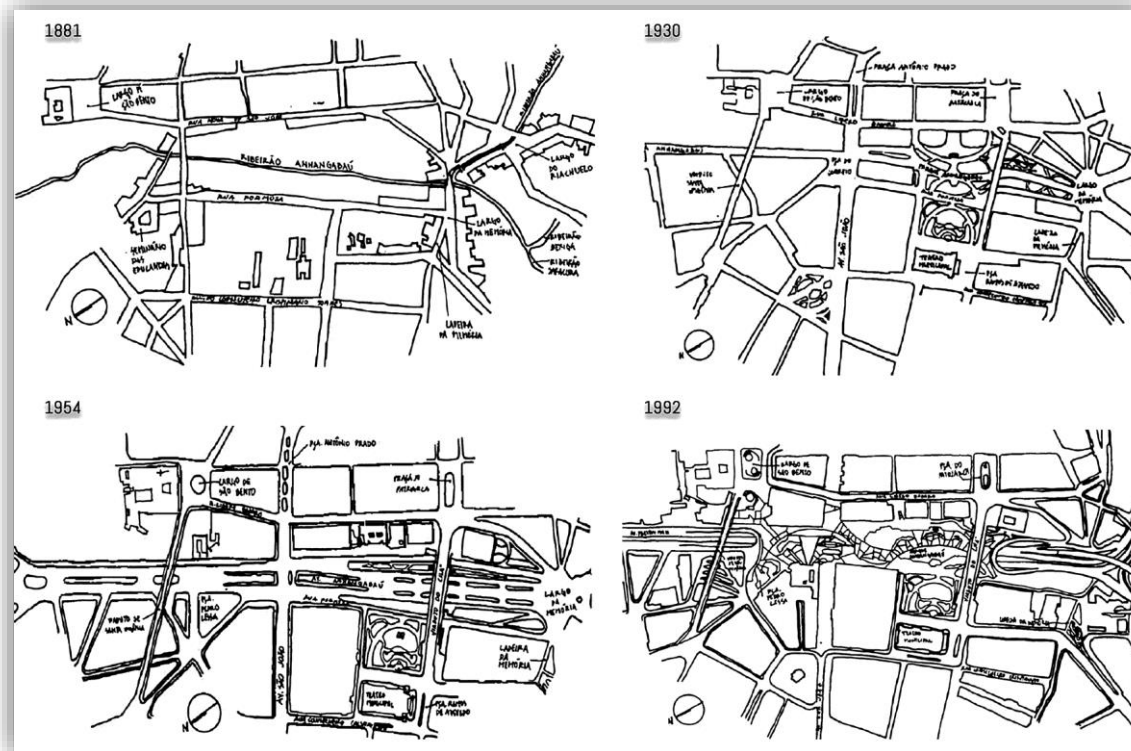


Figura 15: Evolução do desenho urbano do Vale do Anhangabaú

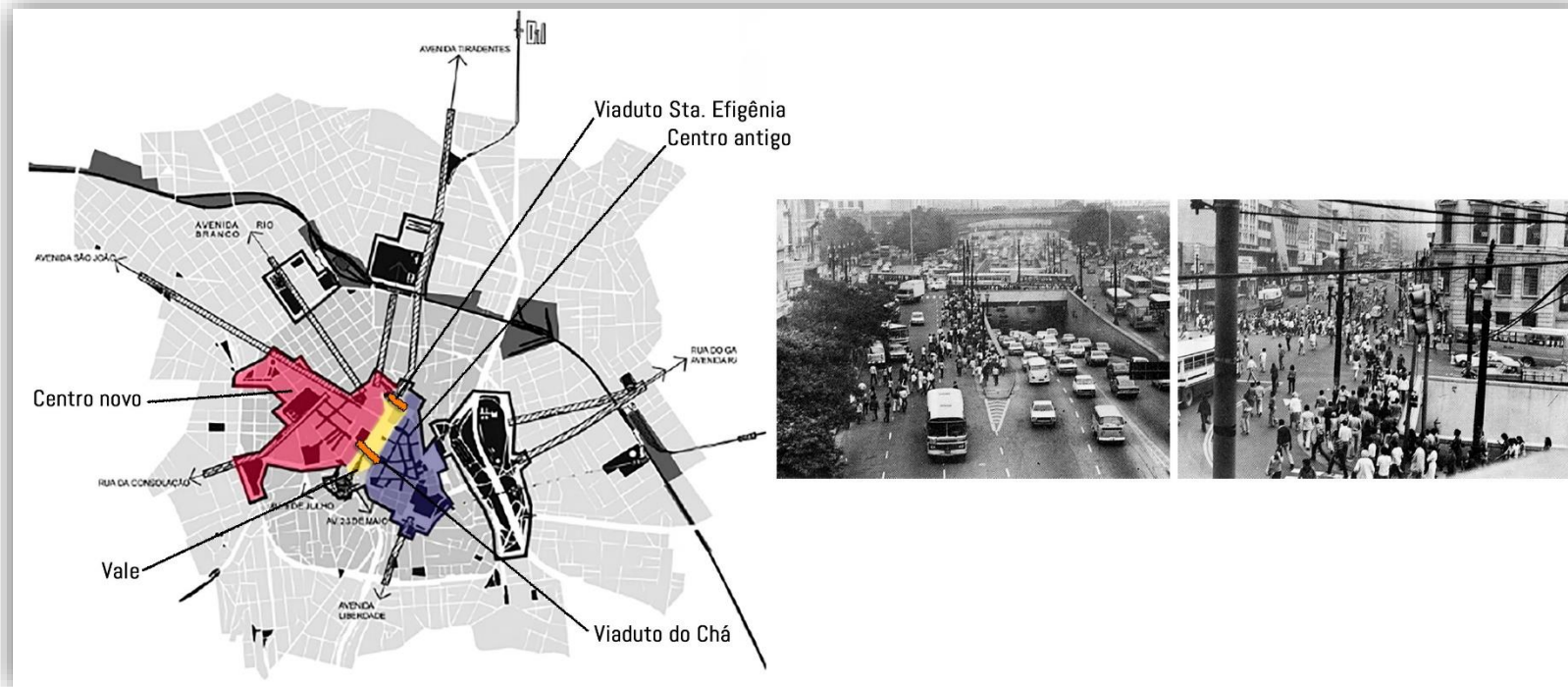
Fonte: Akamine (1993, p.99-102)

(Figura 16)

Dessa maneira que na década de 1970, o vale, como símbolo da metrópole industrial, configurava um eixo de intenso fluxo viário que expressava o conflito entre carros e pedestres no centro. Hereñú (2007) destaca este momento como a época em que:

o Anhangabaú se transformara num ponto de confluência tanto de automóveis quanto de pedestres, que ali se convertiam em mortais inimigos. Acidentes, atropelamentos e confusões passaram a ser eventos cotidianos. Atravessar o vale a pé, a partir do final dos anos sessenta e anos setenta, havia se tornado mais difícil do que antes da inauguração do primeiro Viaduto do Chá. (HEREÑÚ, 2007, p.225)

Figura16: Relação centro *versus* vale e conflitos entre pedestres e carros nos anos de 1970



Fonte: Elaborado e modificado pela autora, com base em Hereñü (2007, p.226;338)

Incluído na tendência das políticas de renovação urbana, a prefeitura de São Paulo realizou o *Seminário Internacional de Revitalização de Áreas Centrais* no ano de 1975, o qual gerou como resultado o *Plano de Revitalização do Centro de São Paulo*. A proposta colocada pelo plano consistia em tentar solucionar o conflito pedestre *versus* transporte motorizado através da valorização da mobilidade peatonal pela criação de calçadas e reformulação das praças do metrô da Sé, da Praça da República e do Largo São Bento; esta última com ligações diretas com o espaço do vale (SOUZA, 2018). Foi nesse mesmo espírito que em 1981, a prefeitura em conjunto com o IAB-SP lançou o *Concurso Público Nacional para Elaboração de Plano de Reurbanização do Vale do Anhangabaú* que buscava “uma proposta de caráter abrangente,

envolvendo circulação viária e de pedestres, uso dos espaços públicos, equipamentos locais e metropolitanos, regulamentação do uso do solo e valorização e preservação de bens tombados” (HEREÑÜ, 2007, p.311).

(Figura 17)

O projeto vencedor para a remodelação do vale foi a proposta liderada por Jorge Wilhelm e Rosa Kliass que consistia, em suma, na construção de dois túneis cobertos por uma laje entre os viadutos do Chá e Santa Efigênia, criando assim uma grande praça. Coincidentemente, ou não, o partido dos outros dois projetos premiados baseava-se em segregar os fluxos de veículos e de pedestres por meio de rebaixamento de nível da avenida, criando uma esplanada na cobertura (HEREÑÜ, 2007; SOUSA, 2018).

Os dois túneis, com 490m de extensão, 230m de rampas, 5,5m de altura e 14m de largura, com quatro pistas, garantiriam o fluxo ininterrupto de tráfego. Na superfície, uma área de 52,2 mil metros quadrados permitiria a circulação livre de pedestres, além de espaços para lazer e repouso, espetáculos ao ar livre, anfiteatros e cafés emoldurados por espelhos d'água, canteiros e áreas verdes. (SOUSA, 2018, p.130)

A intervenção do projeto vencedor resultou na instalação de um parque urbano através da modificação da topografia do vale com a criação de um nível intermediário, sob uma concepção de escala monumental o Anhangabaú tornou-se um lugar esvaziado cuja principal função atual é servir de passagem entre os dois lados do centro da cidade (SOUSA, 2018). Tendo seu objetivo primordial reduzido a solucionar os conflitos de mobilidade, uma vez estabelecida a separação dos fluxos o tipo de ocupação realizado na laje desfez o potencial articulador de espaço do vale. Desse modo, além de não agregar novos valores à área central, o projeto do vale desgastou as relações humanas que poderiam ocorrer ali.

A partir dessa percepção, Souza (2018) e Hereñü (2007) apontam três problemas de desenho que o Parque Anhangabaú agregou à região central da cidade de São Paulo: a Praça do Café, a Praça Ramos Azevedo e os acessos em desníveis. No que diz respeito à Praça do Café, sua realização consistiu numa modificação do projeto vencedor e seu maior problema reside na interrupção do eixo de circulação da Avenida São João, importante via da cidade consolidada historicamente como um dos primeiros caminhos para transpor o ribeirão. Considerada como a de maior importância na área central, a avenida é carregada de valor simbólico ao ser identificada como lugar de entretenimento, com atividades como

comércio, teatro e cinema localizados em sua extensão. Nesse sentido, a forma como o Parque articula-se com a Av. São João adquire uma importância significativa (SOUSA, 2018).

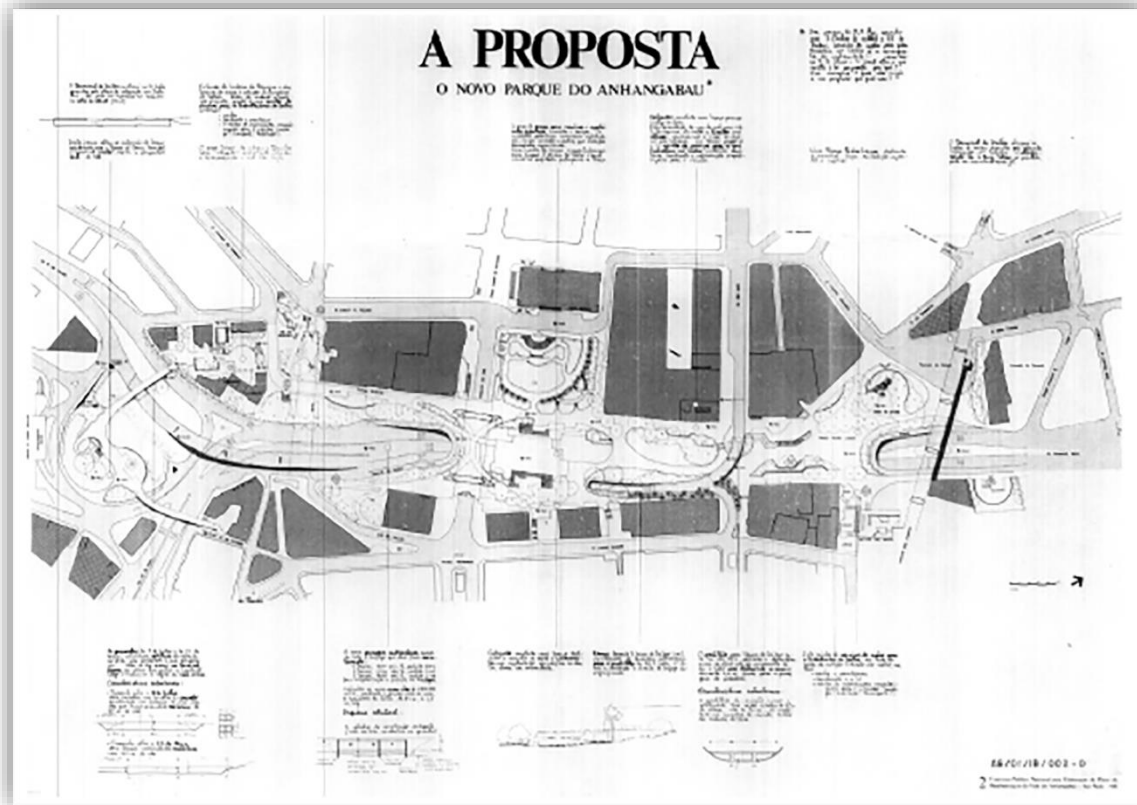


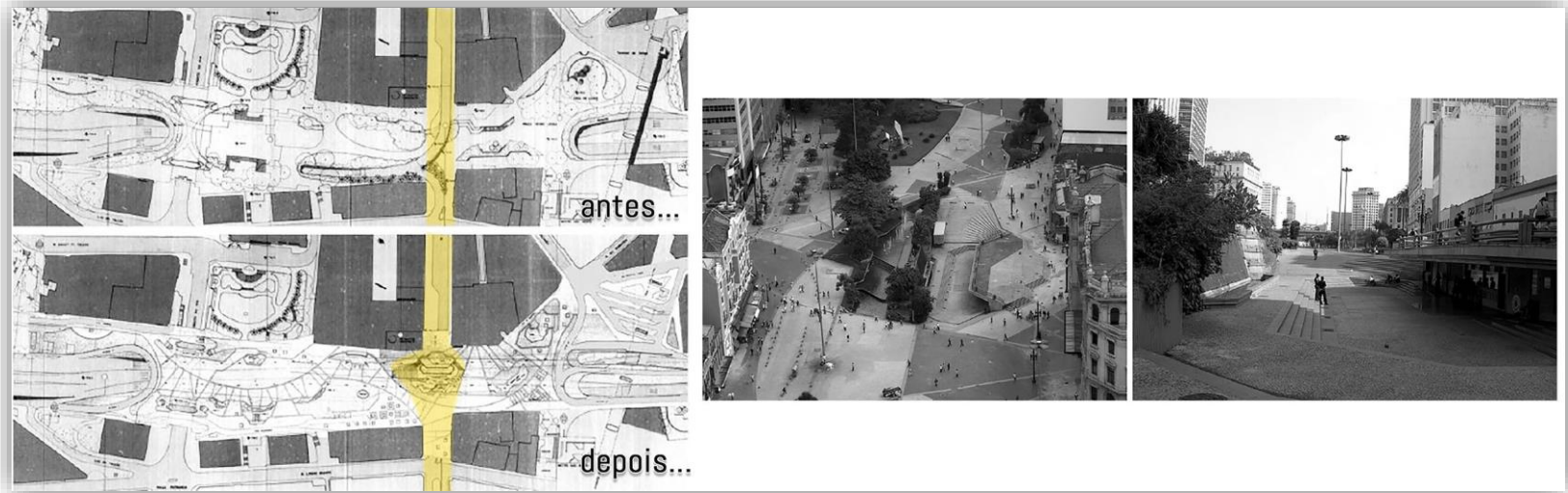
Figura 17: Proposta vencedora

Fonte: Hereñü (2007, p.312)

O modo como esta relação foi realizada pauta-se pela existência da Praça do Café, que inserida como uma pontuação do espaço não favorece o fortalecimento da relação entre o vale e a avenida. Mais do que articuladora, a praça torna-se obstáculo a ser contornado pelos pedestres, interrompendo o fluxo. Sua composição de canteiros, espelhos d'água e espaço rebaixado surgem no desenho urbano como ponto divisor e não integrador (HEREÑÜ, 2007; SOUSA, 2018).

(Figura 18)

Figura 18: Alteração de projeto – Praça do Café e vistas da praça



Fonte: Elaborado e modificado pela autora, com base em Hereñü (2007, p.332) e Sousa (2018, p.145)

(Figura 19)

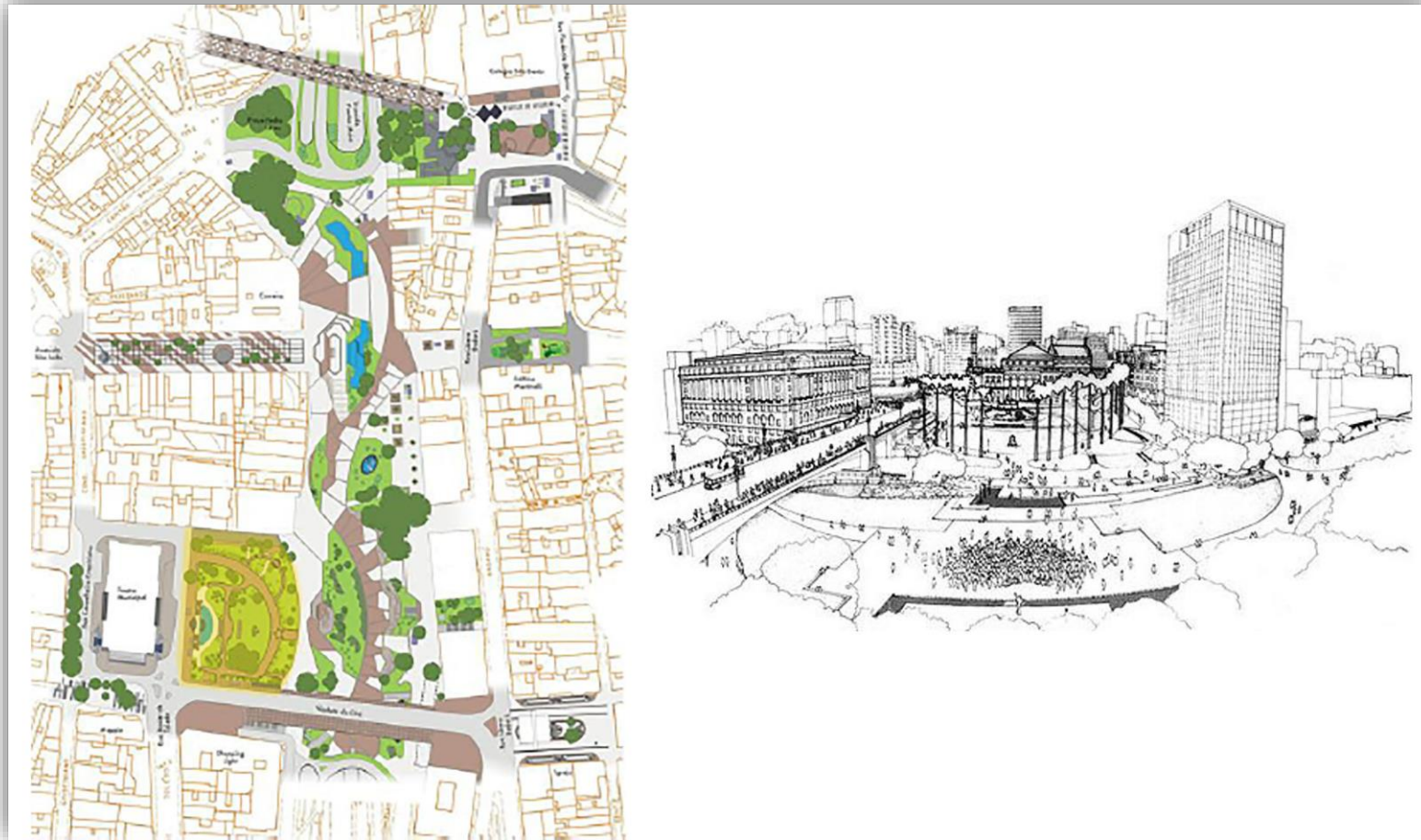
A Praça Ramos de Azevedo também é resultado de alteração das intenções de projeto originais. Pensada inicialmente para ser um espaço destinado a manifestações públicas e eventos, ela foi consolidada numa área reduzida cujo espaço livre foi substituído por canteiros altos e uma pequena arquibancada que passam uma mensagem contrária à de convite para reunião de pessoas (HEREÑÜ, 2007; SOUSA, 2018).

(Figura 20)

Os desníveis que articulam as estações de metrô com o vale acabaram gerando problemas de desenho urbano por meio de estrangulamentos de espaços, contrastando com a expectativa inicial de que elas servissem como portas de entrada para o parque. Dessa forma, a estação do São Bento encontra-se situada no espaço de uma maneira que não estabelece qualquer ligação visual com o parque e passa a sensação de um encolhimento espacial do acesso, devido a existência de uma alça de retorno de veículos. Já a do Anhangabaú possui duas saídas que se inserem timidamente no

espaço urbano: enquanto a entrada oeste é estabelecida através de uma escadaria que reduz e estrangula o passeio de pedestres, a do lado leste, cujo acesso ao parque é feito por uma escada anexa ao Viaduto do Chá, não estabelece qualquer leitura com o parque no nível acima (SOUSA, 2018).

Figura 19: Alteração de projeto – Praça Ramos de Azevedo e perspectiva do projeto vencedor



Fonte: Elaborado e modificado pela autora, com base Sousa (2018, p.148-149)

Figura 20: Desníveis – Saída da estação São Bento e saídas oeste e leste da estação Anhangabaú



Fonte: Elaborado pela autora, com base em Sousa (2018, p.141; 144-145)

Todas essas situações geraram no Parque do Anhangabaú espaços públicos com leituras desconexas com o espaço urbano, apresentando tanto formas fragmentadas quanto marcadas pela monumentalidade. Essas características, combinadas com a ausência de equipamento público de abrigo, iluminação insuficiente em algumas partes e ausência de mobiliário urbano, intensificam uma dificuldade de apropriação por parte das pessoas que não seja a de passagem. A própria organização dos fluxos pelo parque marca uma propriedade desvinculada com o passado do vale, uma vez que estabelece direções totalmente diversas das que uma vez haviam sido consolidadas na área (SOUSA, 2018).

(Figura 21)

(Figura 22)

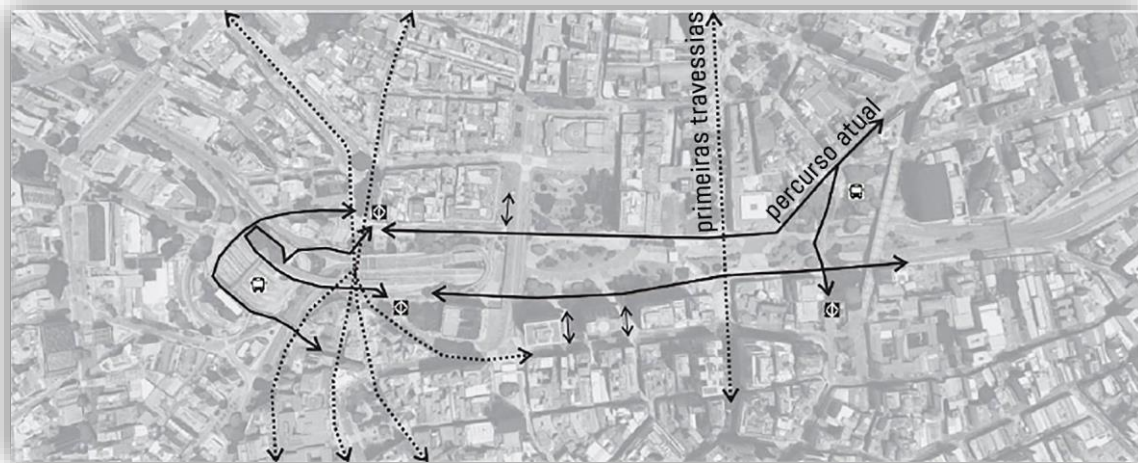


Figura 21: Fluxos de pedestres

Fonte: Sousa (2018, p.151)



Figura 22: Poucas pessoas num espaço monumental

Fonte: Hereñu (2007, p.334-335)

Percebe-se, assim, a instauração de algumas estratégias não previstas e que atendiam a outras necessidades que não eram as do projeto vencedor, criando uma dissociação entre os espaços públicos do parque e seu entorno imediato. Numa perspectiva de que devem ser as vias de circulação a conferir dinamismo e estrutura ao espaço urbano, o parque faz o vale perder suas referências urbanas. Mas, sob um outro ponto de vista, do qual a função estruturadora pode ser exercida por todos os elementos do espaço público, deve-se buscar outras razões para essa perda de conexão. Talvez a escala escolhida para a concepção do parque o crie demasiado grande a ponto de causar desvinculação humana, o que em conjunto com a falta de oportunidade para realização de outras atividades que não seja a de passagem, provoca a sensação de lugar inerte e residual da cidade. De um modo ou de outro, no fim, o parque preza pela homogeneidade de configurar apenas a extrema separação de fluxos de mobilidade.

4.2. ESTUDO DE CASO INTERNACIONAL: PARQUE DAS NAÇÕES, LISBOA – INTEGRAÇÃO, SIM! EVITAR GENTRIFICAÇÃO, TAMBÉM.

Desde a década de 1970, as áreas portuárias de Lisboa sofriam a redução das atividades comerciais e industriais que, ao longo do tempo, foi sendo traduzida em desativação e abandono de terrenos e instalações, compondo um quadro de degradação urbanística e ambiental. Vinte anos depois, a margem do rio Tejo na zona oriental de Lisboa, junto a um entorno de habitações sociais estigmatizadas socialmente, configurava uma área pouco valorizada com ocupação de um tipo de indústria pesada e poluente e de habitações pobres e precárias (PEREIRA, 2013).

(Figura 23)

A área ribeirinha Cabo-Ruivo – Trancão era em 1993 localização de mais de 100 empresas, empregando cerca de 3.130 indivíduos. A indústria e armazenagem de petróleo e gás eram as principais actividades: as que mais capital e emprego produziam. A zona acolhia mais de 1000 residentes que ali tinham o seu espaço de vivência quotidiana. (PEREIRA, 2013, p.140)

A oportunidade de realização do megaevento da Expo 98, planejada a partir dos anos de 1980, foi vista como solução para a requalificação da área portuária. Na época marcada pela presença de lixo industrial, reservatórios e materiais obsoletos, um novo espaço urbano se apresentaria com novas infraestruturas culturais, comerciais, ferroviárias e uma nova organização habitacional, aliados a uma abordagem ecológica e contribuindo para o surgimento de uma “cidade-parque ou monumento”, como diz Figueira (2016, p.155). Parte daí a grande ambição do projeto: “o pressuposto de todo o empreendimento é que, fechada a Exposição, o recinto pudesse ser transformado em cidade corrente (embora ancorada em equipamentos excepcionais)” (FIGUEIRA, 2016, p.153).



Figura 23: Zona de Intervenção do Parque das Nações no início da década de 1990

Fonte: Pereira (2013, p.140),
modificado pela autora

(Figura 24)

Definida uma zona de intervenção de cerca de 350 ha, foi instituído um *Plano de Urbanização da Zona de Intervenção da Expo 98* a ser organizado pela empresa Parque Expo 98 S.A., que acompanhou a elaboração dos planos setoriais, denominados *Plano de Pormenor*, a fim de garantir a qualidade pretendida do desenho urbano e a coerência morfológica-funcional. O planeamento tinha como foco a fase pré-megaevento, marcada pela construção e organização do novo espaço urbano, e a fase pós-megaevento, destinada a garantir a manutenção da estrutura do parque fosse integrada com a cidade existente, formando um tecido urbano inovador em questão da singularidade, centralidade e multifuncionalidade (SERDOURA, 2006).

O compromisso com a integração pautava, dessa forma, a concepção das iniciativas que seriam postas em prática após a Expo 98. Assim, as operações de renovação e de requalificação das infraestruturas utilizadas deveriam objetivar a devolução de valor público àquela parte da cidade ao darem importância: ao lugar, como património cultural e qualidade ambiental; à facilitação da acessibilidade ao parque; aos parâmetros de qualidade, segurança e conforto do espaço público, encarados como espaços generosos que priorizassem a mobilidade peatonal; e aos equipamentos âncoras, por sua alta capacidade de atração (SERDOURA, 2006).

A preocupação do plano de urbanização era que as intervenções seguintes desenvolvessem projetos de espaço público que garantissem a qualidade dos espaços abertos e o conforto, facilitador de sua apropriação. Segundo Serdoura (2006), nesse contexto, os projetos deveriam desenvolver estratégias para:

- a) Entender o espaço público como elemento estruturante de recuperação e reconversão urbanística;
- b) Aumentar as condições de centralidade e a de atratividade;
- c) Ligar a zona de intervenção ao tecido urbano do entorno;
- d) Valorizar o espaço público através de um traçado geral de eixos, rótulas e malha estrutural urbana;
- e) Recuperar áreas degradadas e ocupar áreas devolutas;
- f) Constituir uma estrutura verde contínua, articulada com a estrutura urbana e com a valorização do sistema de vistas do rio;

- g) Incentivar a diversidade de tecidos urbanos e a qualidade e singularidade de arquiteturas;
- h) Otimizar a rede viária relacionada com as infraestruturas e as frentes da edificação; e
- i) Observar condicionantes ambientais e urbanísticas.

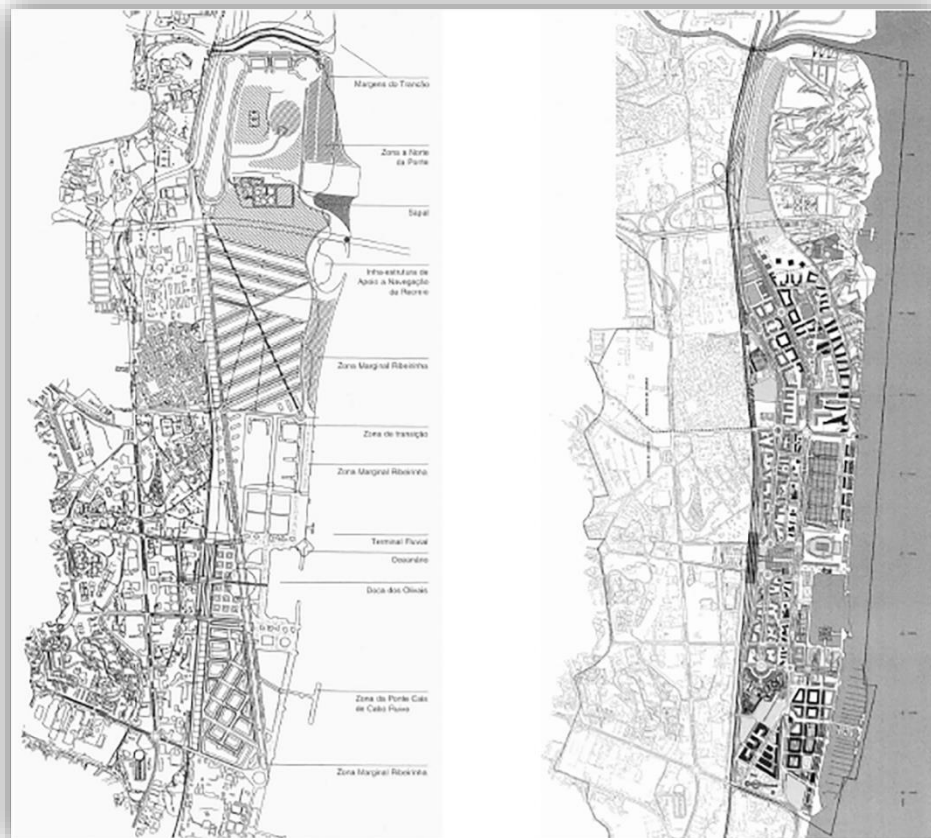


Figura 24: Estudos e projeto de intervenção do Parque das Nações

Fonte: Figueira (2016, p.156)



Figura 26: Divisão do espaço urbano

Fonte: Elaborado pela autora, com base em Serdoura (2006)

(Figura 26)

(Tabela 3)

A partir das intervenções, o novo conjunto de usos da região indicava a instauração da heterogeneidade, no entanto, Serdoura (2006) a partir de uma análise do *Planos de Pormenor*, percebe uma certa especialização funcional por setor. Assim, além da manutenção da indústria e dos armazéns concentrados em uma determinada área, incluíam-se os usos de habitação com três diferentes tipos de densidades, serviços, comércio, espaços de estadia e lazer, equipamentos coletivos e de usos especiais e espaços verdes. Todos estruturados a partir de espaços públicos de circulação peatonal – estimulando o passeio e a vida urbana como forma de desfrutar o espaço público – e de circulação viária – garantindo a acessibilidade ao possibilitar ligações com o entorno, de modo a integrar a malha urbana e derrubar barreiras a partir de ligações físicas e/ou visuais.

Este arranjo estrutural originou um fluxo diário significativo de mais de 120 mil pessoas que possuem o Parque como destino por causa do trabalho, da procura de adquirir bens e serviços, da realização de eventos culturais e do usufruto do espaço público e do ambiente urbano. Encorajadas pela facilidade da acessibilidade, da concentração de equipamentos

de grande influência e pela diversidade de ambientes propiciados pelos espaços externos, o público dos equipamentos tem sido em média em torno de 60.000 visitantes/dia, sendo o centro comercial responsável pela quase a totalidade das pessoas. (SERDOURA, 2006).

Tabela 3: Distribuição de áreas (m²) dos principais usos do Parque das Nações

PLANO DE PORMENOR	Hab.	Serv.	Com./ Rest.	Eq. Coletivo	Eq. Turismo	Eq. Infraestrutura	Usos Especiais	Ind. / Armz.	Ed./ Devol.
1-ZONA CENTRAL	195.377	475.781	107.304	21.445	22.100	1.774	8.314	5.298	18.896
2-RECINTO EXPO 98	70.350	21.945	31.646	940	0	510	165.359	0	0
3-ZONA SUL	278.069	94.424	27.088	41.716	0	1.043	0	0	0
4-ZONA NORTE	667.564	54.312	28.924	68.368	0	2.897	0	9.672	0
5-ZONA SACA VÉM	57.046	17.389	3.400	4.999	0	0	0	0	0
6-PARQUE URBANO	0	2.794	805	23.803	4.000	75.765	0	0	0
PLANO DE URBANIZAÇÃO	1.268.406	666.645	199.203	161.271	26.100	81.989	173.673	14.970	18.896

Fonte: Serdoura (2006, p.223)

Mas, se por um lado considera-se como maior legado do Parque das Nações o tratamento cuidadoso com o espaço público, por outro seu maior problema foi a realização da habitação a partir de operações imobiliárias comuns tomadas por uma febre especulativa que propagava a diferenciação social da moradia naquela localização (FIGUEIRA, 2016; PEREIRA, 2013). Para Pereira (2013, p.158) vários foram os motivos que contribuíram para a alta valorização da localização, desde interesses dos Estado, de grandes e pequenas empresas e inclusive de familiares, para ela o "processo de reinvestimento de capital numa bolsa de terreno desvalorizado tornou o Parque das Nações numa área valorizada no contexto de Lisboa". A relação com o megaevento, por sua vez, também possibilitou o acréscimo de valor econômico

(Figura 27)

ao Parque, uma vez que a existência de grandes equipamentos de uso especial somou valor de uso aos terrenos ao redor. Contudo, para a autora, o maior peso deveu-se aos interesses e ações do Estado:

Conclui-se que no Parque das Nações, a taxa de retorno do investimento só se torna elevada devido à intervenção do Estado na expropriação dos terrenos, na sua infra-estruturação, mas também ao investimento realizado na localização de serviços da sua competência ou de empresas públicas, como o Campus de Justiça e a nova sede dos CTT. (PEREIRA, 2013, p.159)

Figura 27: Estrutura de sombra, percurso peatonal e vulcões e linhas de água no espaço público



Fonte: Pedrosa (2013, p.134;136)

O caráter de exceção e diferenciação assumidos pelo Parque das Nações resultou, por fim, no desenvolvimento do fenômeno da gentrificação que força o deslocamento e posterior exclusão de grupos com baixo nível socioeconômico do lugar, tanto numa questão de inserção de habitação quanto de atividades (PEREIRA, 2013). Para Figueira (2016, p.160), a contradição da proposta aberta inicial é, de fato, o modo como foram postas em prática as ações para instituição de moradias e a despreocupação com o princípio de que “a concentração de equipamentos extraordinários junto ao rio, pesaria sempre a favor do caráter extraordinário e não reprodutível da área matriz”. Para o autor, no fim do processo a cidade ganhou o cenário perfeito para o marketing urbano e a atividade imobiliária.

»» CAPÍTULO 5

EXPLORANDO POSSIBILIDADES: UMA PROPOSTA DE PLANEJAMENTO URBANO

Eu quero é botar meu bloco na rua
Brincar, botar pra gemer
Eu quero é botar meu bloco na rua
Gingar, pra dar e vender

Sérgio Sampaio

Enfrentar o desafio de pensar um modo de planejamento, que esteja compromissado em intentar não reforçar a lógica atual de fragmentação e segregação socioespacial difundida nas cidades contemporâneas, impõe uma reflexão sobre os caminhos que a sociedade atual tem trilhado ao definir os valores de suas conexões culturais, políticas, sociais e econômicas. O acirramento da exclusão social, que se manifesta fisicamente, conforma os espaços e as oportunidades, quase nunca, disponibilizando-os a todas as pessoas, fazendo com que a parte mais excluída da população não consiga usufruir da urbanidade, sem direito à cidade, à mobilidade, à centralidade próxima, ao espaço público de qualidade e à moradia. Nesse sentido, torna-se necessário buscar um conceito de planejamento que vincule desenvolvimento e desenho urbano a partir da articulação de questões físicas, sociais e ecológicas¹ (JÁUREGUI, [200?]).

A intenção de propor uma modificação da área do DIA a fim de incitar a vida social urbana nesta parte da cidade, converteu-se em buscar uma proposta de planejamento urbano cuja concepção conduzisse a um tipo de estrutura que fosse capaz de fomentar a vitalidade urbana. Assim, ordenada a partir da consideração da dimensão humana numa perspectiva democrática, seja em questões físicas ou sociais, esta nova possibilidade de estrutura urbana pretende resultar num espaço público valorizado, capaz de realizar de forma mais assertiva suas vantagens urbanísticas. A definição destes apontamentos teve como referência direta trabalhos sobre o estudo e a promoção da vida nas cidades a partir da consideração da escala humana. Além de dois livros já abordados de forma teórica no terceiro capítulo, sendo agora retomados a partir de sua característica metodológica de estudo e de planejamento, somam-se dois guias de experiência de iniciativas públicas para

¹ No texto disponibilizado em seu site, Jorge Mario Jáuregui explicita estas questões capazes de articular o desenho urbano como sendo: físicas – questões urbanísticas, infraestruturais e paisagístico-ambientais; sociais – questões culturais, econômicas e existenciais; e ecológicas – nas suas três dimensões: ecologia social, mental e meio ambiente.

tratamento o específico do espaço público e um livro cuja busca de entender o urbanismo da cidade contemporânea resulta na proposição de formas adequadas ao entendimento de que a cidade é um sistema aberto. São eles:

- a. *Cidades para pessoas* de Jan Gehl (2013), cujas observações sobre princípios de planejamento urbano e de tráfego conduzem a uma mudança de ponto de vista, na qual o homem é o foco central do plano para desenvolver a vida nas cidades. Com efeito, os desenhos e imagens disponibilizados no livro oferecem conhecimentos e parâmetros que incentivam a refinar a observação do espaço urbano brasileiro. Contribuíram para a definição da proposta seus parâmetros de escala humana apoiados sobre as características física e biológica das pessoas e seus apontamentos sobre a relação entre atividades no espaço público e edificação;
- b. *A vida nas cidades: como estudar* de Jan Gehl e Birgitte Svarre (2018), ofereceu suporte metodológico ao desejo de intervir em cidades. A apresentação dos trabalhos de pioneiros sobre o estudo do espaço público com esquemas e imagens proporcionou um conjunto de ferramentas e processos possíveis no aprofundamento da interação vida urbana e espaço urbano;
- c. *Espacios públicos: recomendaciones para la gestión de proyectos* do Ministério de Vivienda y Urbanismo do Chile (2009), cuja apresentação da visão pública, para a Agenda Urbana chilena, destacou a participação cidadã como um importante fator para recuperação dos espaços urbanos. Sua análise de que os bons espaços públicos são resultado de processos participativos, favoreceram o aprofundamento de fatores chaves acerca de questões de desenho e gestão, a saber: acessibilidade, conforto, identidade, uso e integração social;
- d. *La dimensión humana en el espacio público: recomendaciones para el análisis y el diseño* também do Ministério de Vivienda y Urbanismo do Chile (2017) que divulga o trabalho realizado em associação com o escritório Gehl Architects para projetos de recuperação de espaços públicos em áreas urbanas consolidadas e deterioradas. Sua abordagem sistematizada da interação entre teoria e prática aponta

uma metodologia para definição de princípios e de desenhos de intervenção que orientaram a realização da análise dos dados levantados pelo diagnóstico como forma de mapear as necessidades e possibilidades de intervenção no DIA;

- e. *Construir e Habitar: ética para uma cidade aberta* de Richard Sennett (2018), além de apresentar uma visão de como as intervenções urbanísticas, desde o urbanismo moderno, afetam a parte física (*city*) e a parte sociodinâmica (*ville*) das cidades, apresenta aos urbanistas, especialmente no capítulo 8, cinco formas abertas da *city* que podem melhorar a maneira de lidar com a complexidade das cidades atuais. São eles: *espaços sincrônicos*, capaz de receber pessoas no mesmo lugar fazendo coisas diferentes ao mesmo tempo; *pontuação de espaços*, como forma de desenhar o espaço urbano utilizando monumentos, paredes e cruzamentos com função sintática de interligar a cidade; *membrana*, com fachadas que permitam a fluidez entre interior e exterior sem negligenciar limites sociais e dando importância à experiência de transição proporcionada pelo limiar, pela fronteira; incompletude, que busca um modo de construir aberto às mudanças como a forma-tipo que admite variações na forma, adaptando-se; e *multiplicidade*, que o autor chama de “planejamento de semeadura” que busca flexibilidade e complexidade ao criar bolsões de ordem em sistemas abertos. Estas cinco formas abertas orientaram a definição dos padrões de ocupação e de espaço público da nossa proposta².

² Contribuiu também para a definição dos parâmetros da proposta, o texto de 2010 de Vinícius M. Netto e Renato T. de Saboya intitulado A urgência do planejamento: a revisão dos instrumentos normativos de ocupação urbana. Sua discussão e apresentação sobre a maneira de planejar a cidade a partir de regulamentações flexíveis e abertas que se preocupam com a interação edificação-espaço público, como o método *form-based code*, colaboraram para que os anseios de desenho urbano e espaço público deste trabalho encontrassem sua identidade. VER: NETTO, Vinicius M.; SABOYA, Renato T. de. A urgência do planejamento. A revisão dos instrumentos normativos de ocupação urbana. Arquitectos, São Paulo, ano 11, n. 125.02, Vitruvius, out. 2010. Disponível em: <<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/11.125/3624>>. Acesso em: 18 mar. 2019.

5.1. MAPEAMENTOS DE SÍNTESE DA ANÁLISE DO DIAGNÓSTICO

A partir do diagnóstico apresentado no capítulo 2, foi possível organizar uma nova visão sobre o DIA com o objetivo de identificar mais claramente as potencialidades que a área oferece para abordagens estratégicas numa escala macro, na qual o distrito se relaciona com o seu entorno imediato e partes significativas da malha urbana, e numa escala micro, na qual se observa as relações entre as características internas de uso, ocupação e patrimônio, num âmbito ecológico, cultural, arquitetônico e urbanístico. Com efeito, visto numa abordagem mais ampla, a paisagem macro do DIA o coloca em meio a uma conjuntura de acessos a pontos de interesse importantes na cidade ao mesmo tempo em que evidencia seu esvaziamento de diversidade de opções, além disso, demonstra como sua significativa dimensão territorial acaba estabelecendo divisas no espaço urbano, como a dissociação do bairro Inácio Barbosa em duas partes descontínuas e incomunicáveis. ^z

(Figura 28)

É possível observar também que sua localização entrecortada por duas avenidas de grande fluxo de deslocamentos cria novas linhas divisórias que se tornam barreiras de difícil transposição por pedestres e ciclistas, tornando longo e desestimulante o caminho que liga lugares não tão distantes, de modo a prejudicar o acesso dos moradores do entorno às atividades que podem ser realizadas nesses locais. No entanto, quando se trata de fluxo de transportes automotivos, sua localização em torno destas avenidas cria ligações interessantes, mas que hoje atuam apenas como orientação de destino, consolidando o DIA como passagem, por vezes obrigatória, a lugares que geram grande atratividade. Porém, se observarmos por outro lado, a posição do distrito na malha urbana o torna também ponto nodal instigante para a criação de um contra fluxo, tornando, ele mesmo, não apenas origem ou passagem, mas também destino dessas outras orientações. Situação que é propiciada pela existência do Terminal de Integração de transporte público situado no distrito.

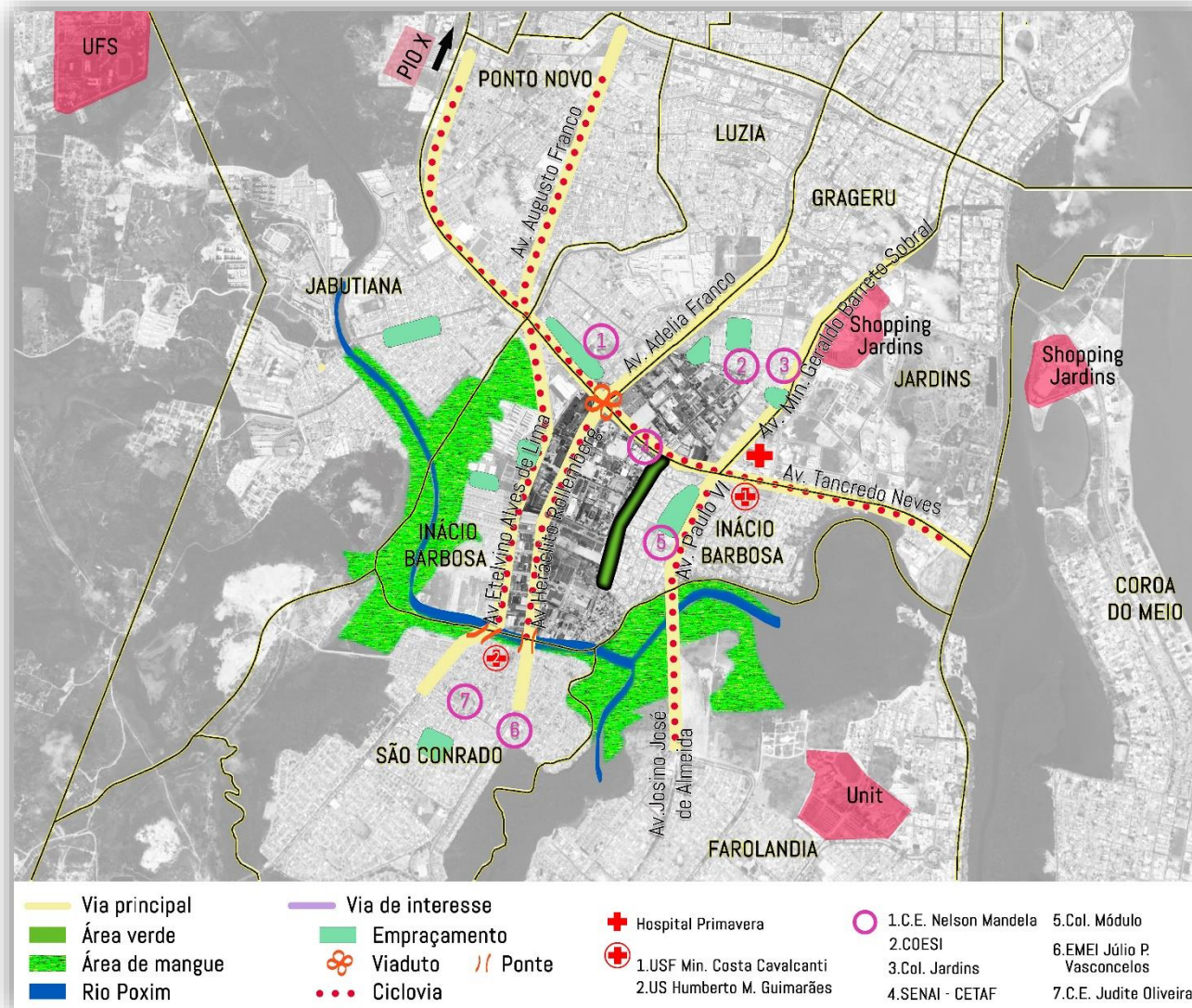


Figura 28: Mapeamento da paisagem em macroescala

Fonte: Elaborado pela autora

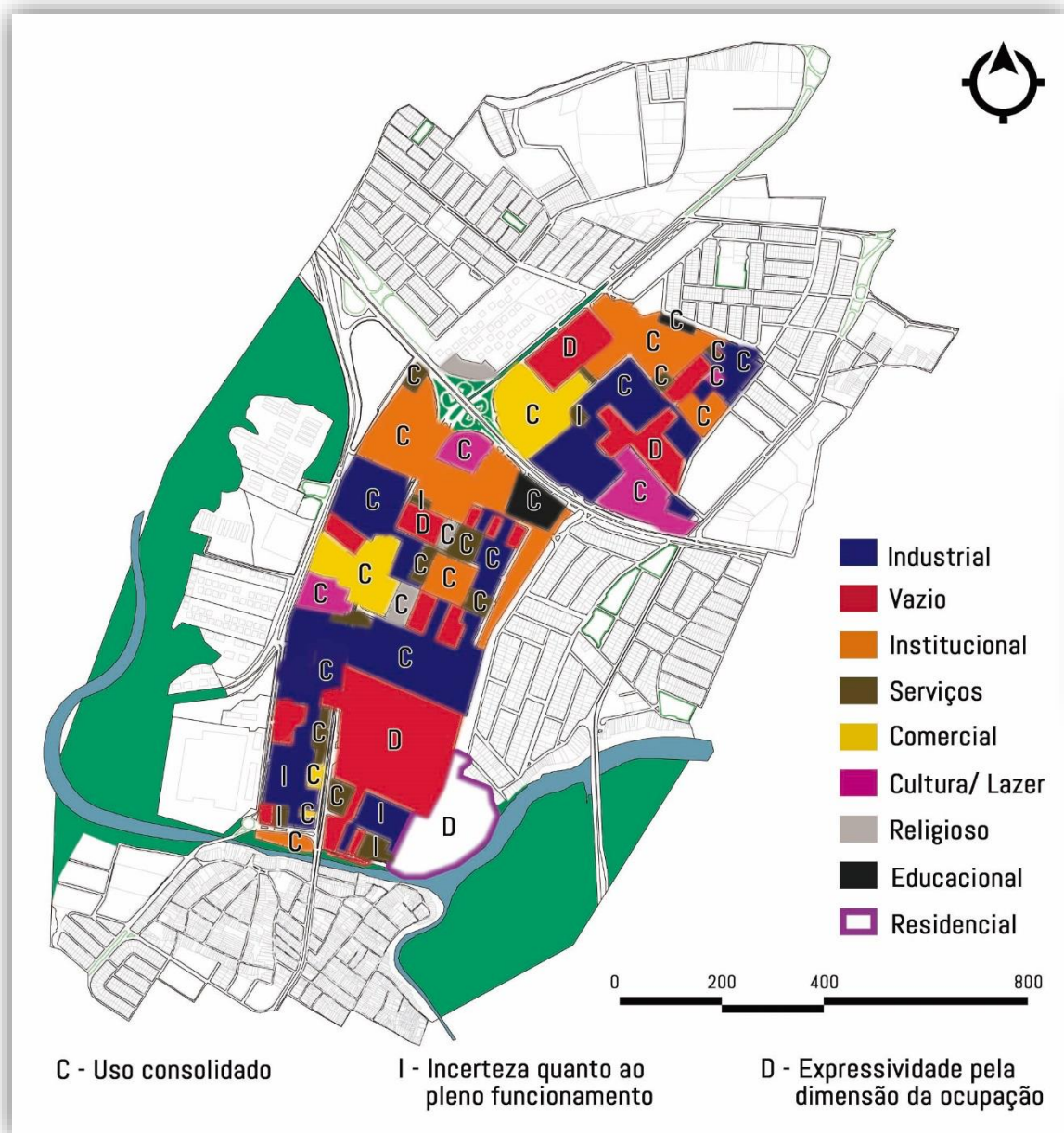
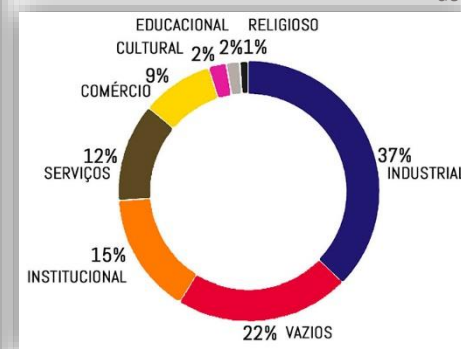


Figura 29: Mancha de Ocupação e padrão e intensidade de uso

Figura 30: Porcentagem dos tipos de USO



Fonte: Elaborado pela autora

Fonte: Elaborado pela autora

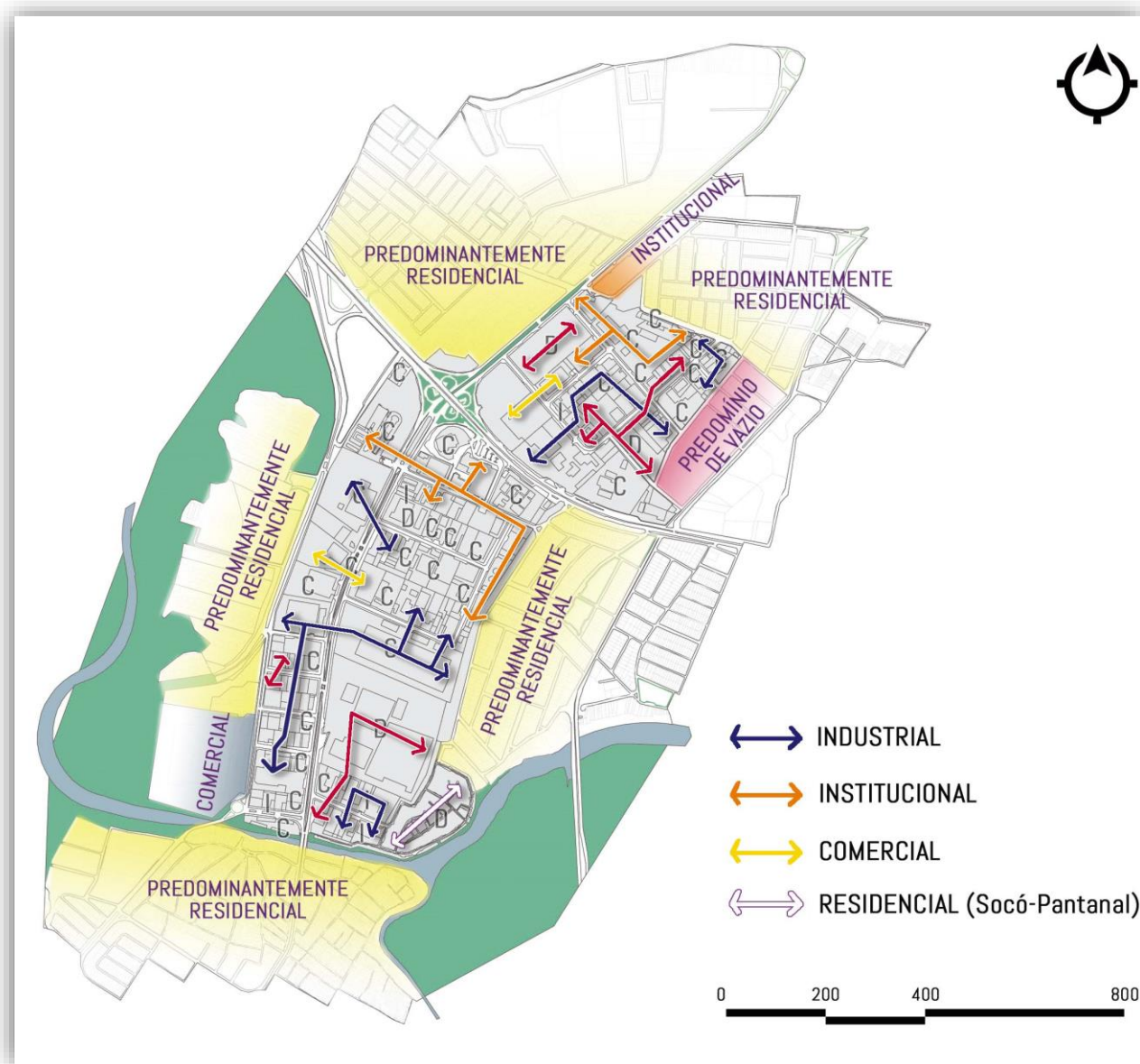


Figura 31: Faixas de uso contínuo

Fonte: Elaborado pela autora

Em relação à ocupação atual do DIA, o diagnóstico marca a gradual diminuição da atividade industrial ao longo do tempo e o predomínio atual de áreas de grandes vazios ou desativações, correspondendo ambas a um total de 59% dentro do distrito. Assim, sob a perspectiva das manchas que as atividades existentes no DIA cobrem no espaço urbano é possível observar uma concentração de usos em determinadas áreas, que termina por influenciar a movimentação alta ou baixa de pessoas. Não à toa, nos locais onde se concentra o uso industrial conjugado aos vazios urbanos, principalmente fora da Avenida Heráclito Rollemberg, percebe-se um maior esvaziamento de pessoas. Por outro lado, os locais mais movimentados, ainda que apenas em horário diurno, são as áreas sob manchas de uso institucional ou comercial.

(Figura 29)

(Figura 30)

Tais dados geraram um mapeamento de faixas de uso contínuo que estão estabelecidas no DIA, possibilitando uma análise relacionada à predominância de usos que existe no entorno imediato que permite visualizar a interação possível que essas duas instâncias podem estabelecer. Assim, para orientar a definição das oportunidades que poderiam ser exploradas pela proposta de intervenção foi elaborado um mapeamento para demonstrar o modo pelo qual se entendeu a caracterização físico-espacial atual do distrito. Foram estabelecidas, assim, áreas demarcadas pelo seu traço conceitual mais significativo em questão de estratégia projetual. São elas:

(Figura 31)

(Figura 32)

- a. *Área de acesso e vocação urbanística*: identificada pela potencialidade de ser um importante entroncamento de deslocamentos de entrada e saída da cidade, marcado por objetos urbanísticos bastante conhecidos: o Viaduto Jornalista Carvalho Déda, o Teatro Tobias Barreto (TTB), o Terminal de Integração de transporte público e a, mais recente, o principal templo da Igreja Universal do Reino de Deus, que funcionam como elementos de pontuação (Sennett, 2018) na malha urbana, através de atividades de deslocamento para locais e áreas de interesse, participação de grandes eventos culturais e participação de manifestação pública ou cultural;
- b. *Área de acessibilidade*: identificada por ser uma das vias mais importantes de acessibilidade norte-sul da cidade que possibilita uma ligação máxima entre o centro da cidade e a zona de expansão;

- c. *Área de continuidade*: identificada pela necessidade de se restabelecer a continuidade espacial entre o bairro Inácio Barbosa, hoje dividido numa porção a leste e outra a oeste do DIA;
- d. *Área ribeirinha*: identificada por ser a margem do Rio Poxim, hoje compondo uma região ambiental desvalorizada e degradada pelas ocupações adjacentes como a instalação da Torre e a residencial Socó-Pantanal;
- e. *Área de Reconexão*: identificada pela parte interna do DIA marcada por uma estrutura industrial de quadras de grandes dimensões e edificações isoladas que não estabelecem nenhuma relação com o espaço público.

(Figura 33)

(Figura 34)

Por fim, para completar a análise, viu-se a necessidade de distinguir entre as ocupações instaladas no distrito aquelas consideradas mais destacáveis a ponto de serem mantidas na proposta – seja em suas localizações atuais, seja por realocação em novos lotes – e também de mapear elementos de patrimônio ecológico, arquitetônico, urbanístico e cultural que, em nossa concepção, deveriam ser preservados.

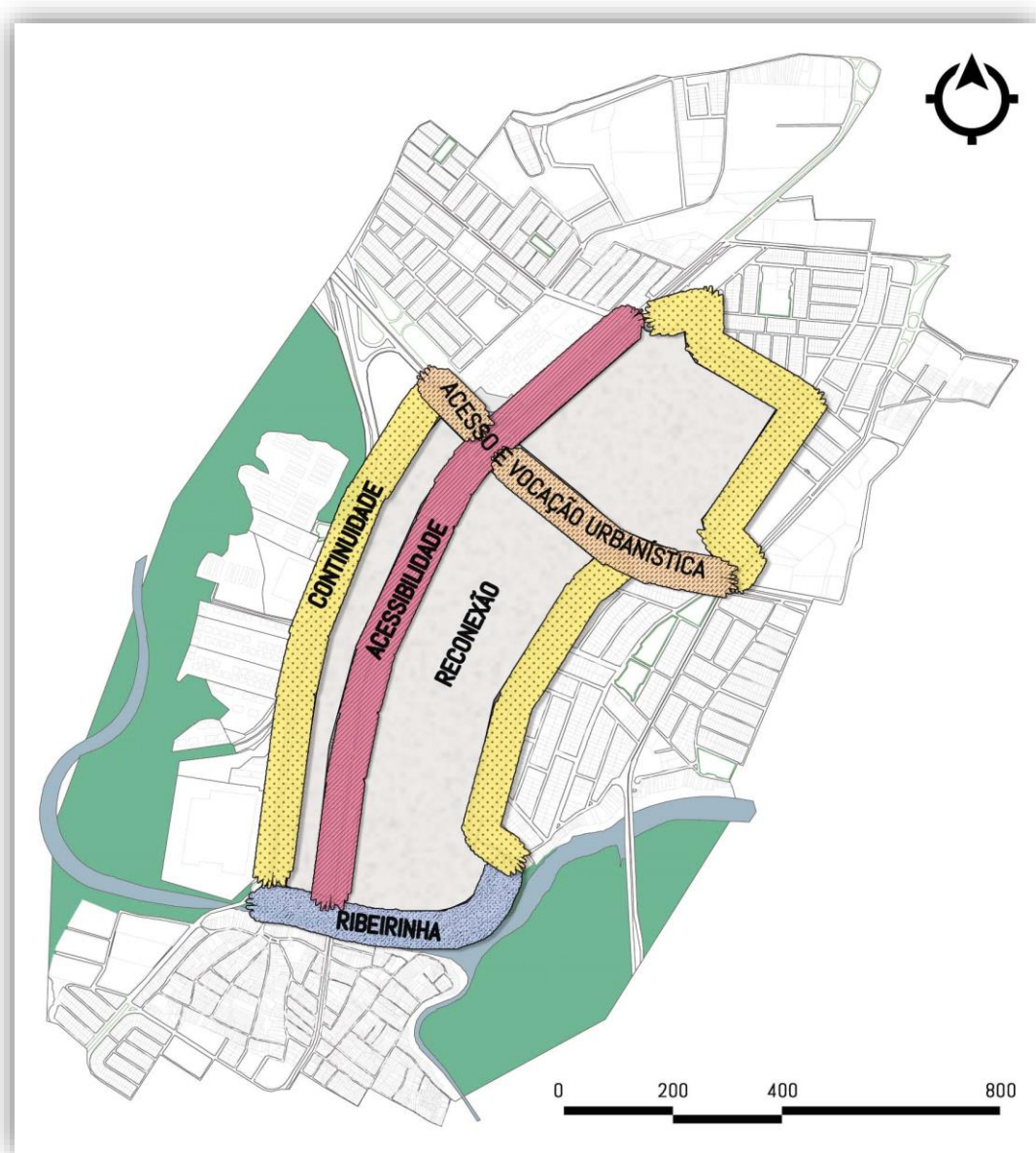
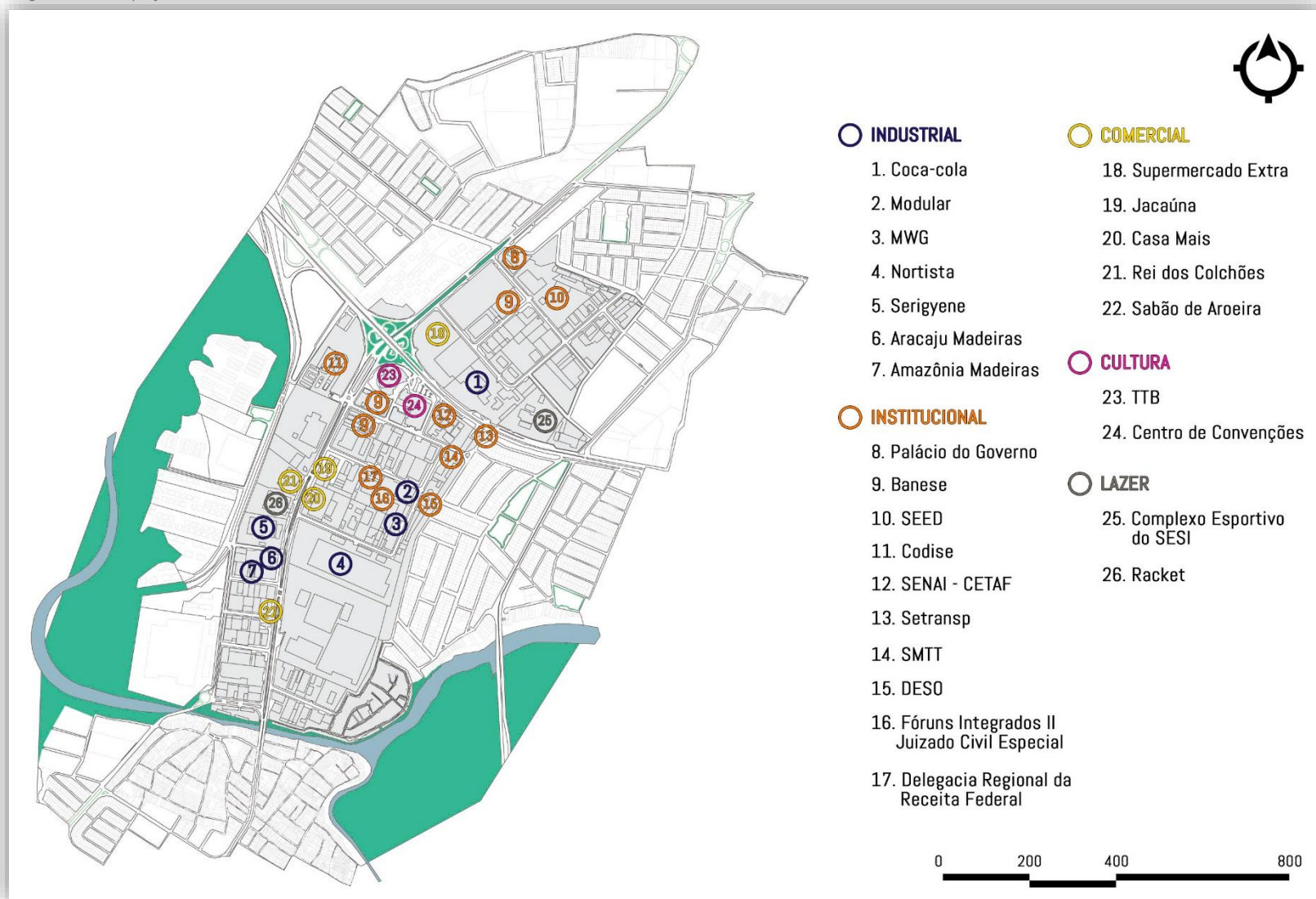


Figura 32: Caráter físico-espacial do DIA

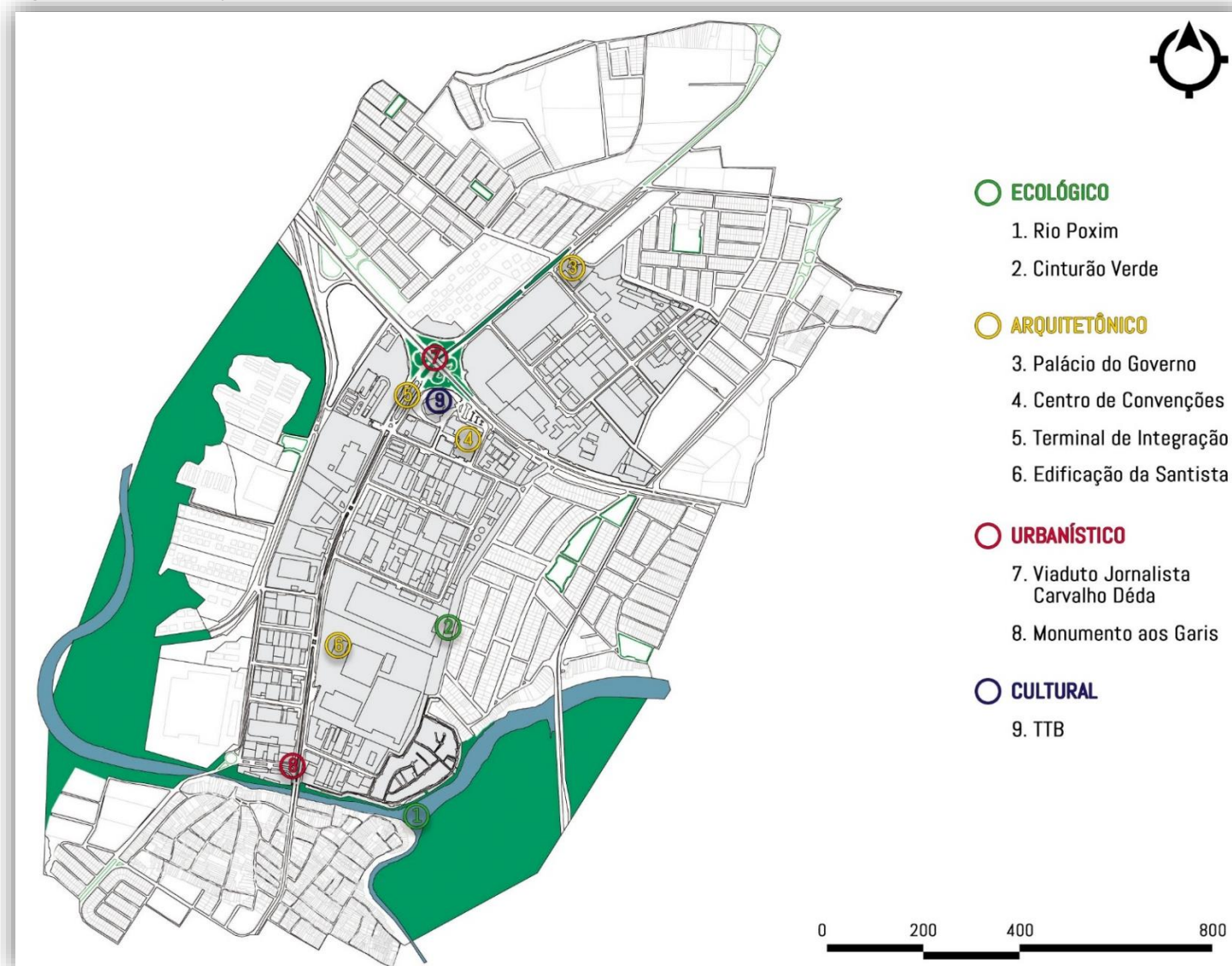
Fonte: Elaborado pela autora

Figura 33: Ocupações Destacáveis



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 34: Patrimônio a preservar



Fonte: Elaborado pela autora

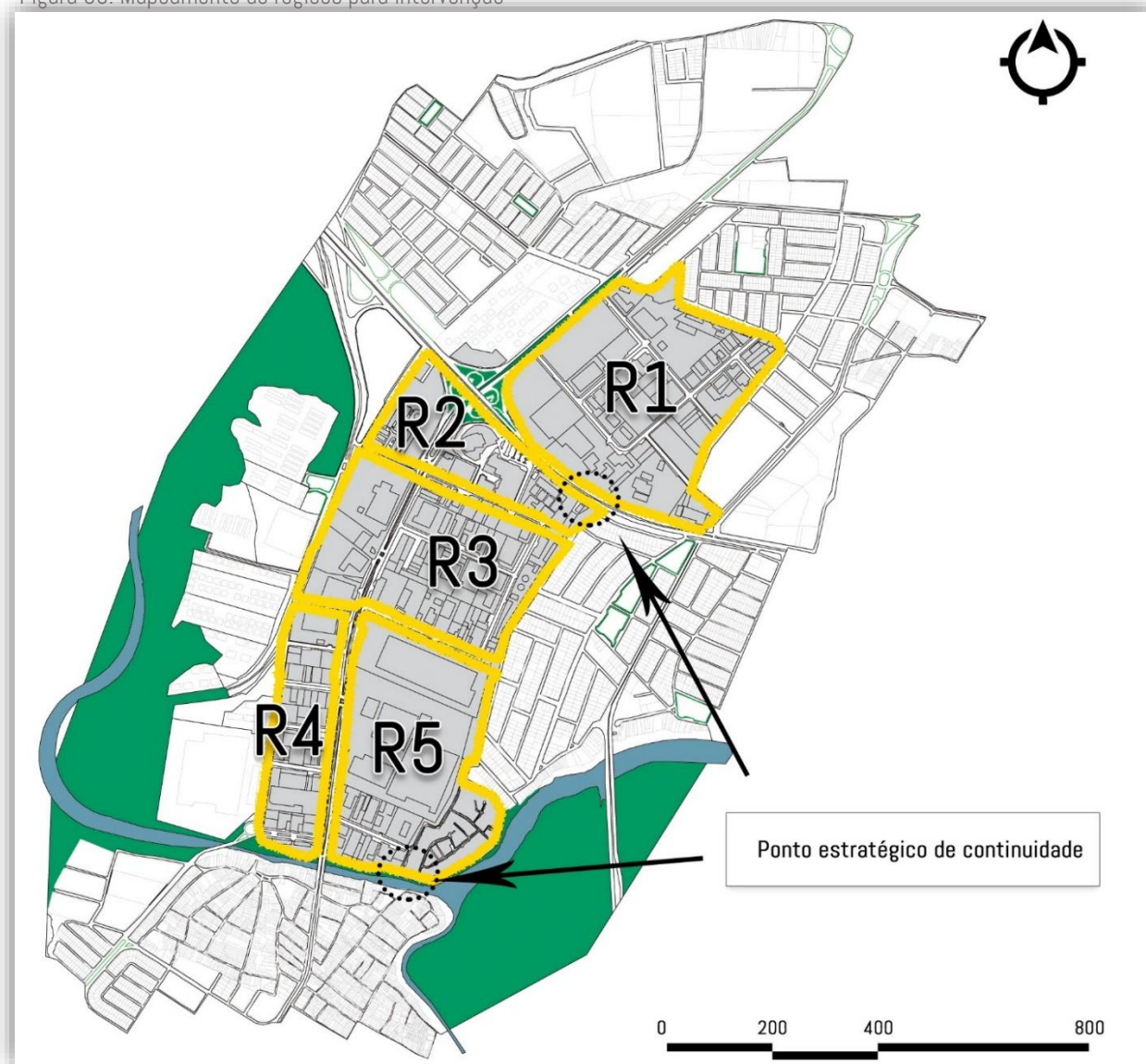
5.2. PROBLEMÁTICAS, DESAFIOS E OPORTUNIDADES

Esta análise do diagnóstico permitiu precisar o que, para nós, pode ser considerado as problemáticas urbanísticas e os desafios que o DIA coloca para a cidade, mas também as oportunidades que é capaz de oferecer aos diversos interesses possíveis de intervenção urbana. A saber:

- PROBLEMÁTICAS URBANÍSTICAS REGIONAIS
 - a. Rugosidade na malha urbana;
 - b. Constituição de barreiras visíveis e invisíveis;
 - c. Degradação de recursos naturais;
 - d. Descontinuidade do tecido urbano.
- PROBLEMÁTICAS URBANÍSTICAS LOCAIS
 - a. Degradação do espaço físico;
 - b. Esvaziamento do espaço público;
 - c. Obsolescência do espaço urbano;
 - d. Baixa qualidade das condições de mobilidade ativa;
 - e. Pouca oportunidade para variação de atividade no espaço;
 - f. Predominância de espaços de transição rígidos.
- DESAFIOS
 - a. Obter apoio da iniciativa privada frente à necessidade de deslocamento ou desapropriação de terreno;

- b. Obter apoio da comunidade Socó-Pantanal para liberação de terreno para o parque urbano e a recuperação da margem do Rio Poxim, além de construção de novas habitações e espaço público;
 - c. Recuperar e proteger a margem do Rio Poxim;
 - d. Promover a continuidade do espaço urbano sem perder a identidade do DIA;
 - e. Obter apoio da comunidade frente à necessidade de se redimensionar o espaço de mobilidade, redirecionando espaço do automóvel para a mobilidade ativa;
 - f. Integrar diferentes camadas sociais no mesmo espaço;
 - g. Evitar a gentrificação através de fortes ações públicas integradas ao processo.
- OPORTUNIDADES
 - a. Grande quantidade de vazios passíveis de intervenção;
 - b. Lotes de grandes dimensões com baixa ocupação, permitindo ajuste de terras para reparcelamento sem necessariamente haver deslocamento;
 - c. Predominância de passeios com dimensão considerável para readequação de infraestrutura adequada;
 - d. Vizinhaça predominantemente residencial, também carente de alguns tipos de comércio, serviços e lazer;
 - e. Ponto de recebimento de diversos fluxos importantes na distribuição da malha urbana;
 - f. Existência de terminal de integração de transporte público;
 - g. Afluxo de pessoas diversas por suas vias de circulação;
 - h. Identificação como lugar de manifestações políticas e culturais populares.

Figura 35: Mapeamento de regiões para intervenção



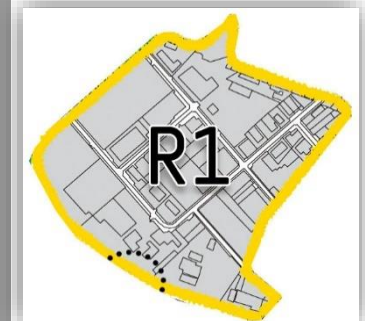
Fonte: Elaborado pela autora

5.3. MAPEAMENTO E CARACTERIZAÇÃO DE REGIÕES PARA INTERVENÇÃO

Tendo em vista estes desafios e oportunidades conjugados com a elaboração de sua identificação físico-espacial, foi possível dividir a área do distrito em cinco diferentes regiões para orientar a definição da nossa proposta de intervenção. Para cada uma destas regiões, foram identificadas as principais características de uso, ocupação e apropriação do espaço urbano; as ocupações destacáveis e o patrimônio a preservar situados em seus limites e, novamente, desafios e oportunidades que cada região, especificamente, oferece para os objetivos da proposta.

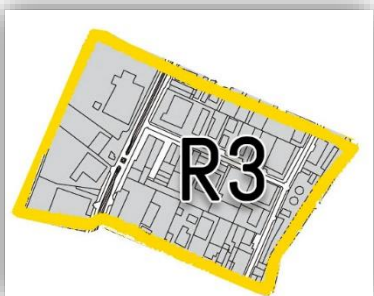
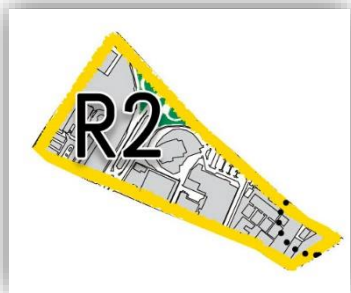
Quadro 6: Especificação das regiões para intervenção

REGIÃO	CARACTERÍSTICA	OCUPAÇÕES DESTACÁVEIS	PATRIMÔNIO A PRESERVAR	DESAFIOS	OPORTUNIDADES
R1	Faixas de uso expressivo (consolidados): institucional e industrial. Vazios estratégicos. Caminhos muito e pouco movimentados.	Secretaria Estadual de Educação (SEED). Banese. Supermercado Extra. Coca-cola. Complexo Esportivo do SESI.	Palácio do Governo	Criar continuidade de integração do novo desenho urbano entre as Regiões 1 e 3. Promover integração de mobilidade ao ligar vias internas com a Av. Tancredo Neves. Promover incremento de vitalidade nos caminhos de pouco movimento.	Agregar edificações mistas com habitação multifamiliar e pequenos comércios e serviços. Promover áreas verdes e de encontro próximo ao Complexo Esportivo do SESI para lazer em espaços abertos e prover um acesso mais visível ao complexo.



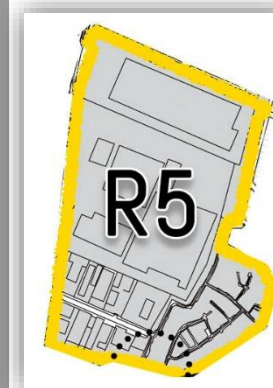
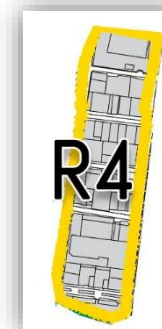
(Figura 35)

(Quadro 6)



REGIÃO	CARACTEREÍSTICA	OCUPAÇÕES DESTACÁVEIS	PATRIMÔNIO A PRESERVAR	DESAFIOS	OPORTUNIDADES
R2	Faixas de uso expressivo (consolidados): institucional, industrial e comercial. Bloco de quadra única.	TTB. Terminal de Integração Banese. Codise. CETAF – SESI. Centro de Convenções. Setransp.	Viaduto Jornalista Carvalho Déda. TTB. Centro de Convenções. Terminal de Integração. CETAF – SESI.	Dirimir os conflitos de travessia de pedestres e ciclistas na Av. Tancredo Neves e próximo ao Terminal. Potencializar a atividade cultural. Promover a interligação entre as Avenidas Heráclito Rollemberg e Etelvino Alves de Lima. Melhorar as condições do tráfego de pedestres e ciclistas. Integrar a área residencial da parte oeste do Inácio Barbosa ao DIA.	Liberar terreno para intervenção criando um equipamento público para agregar instituições como Codise, Banese, Setransp. Realocar o Terminal de Integração e integrá-lo a um equipamento público. Criar equipamento público (que comporte: Codise, Banese, Setransp, Terminal e SMTT) que integre a composição visual no ponto marcante e de grande visibilidade do entrocamento das avenidas Tancredo Neves, Adélia Franco e Heráclito Rollemberg. Ampliar o número de edificações voltadas para artes e cultura para criar uma área de atividades culturais em torno do TTB. Criar grande praça que permita manifestações cidadãs e dialogue com a essência de manifestações populares no espaço embaixo do viaduto. Criar ruas versáteis para interligar a vizinhança da parte oeste do Inácio Barbosa às atividades na Av. Heráclito Rollemberg. Dotar as ruas versáteis de edificações mistas que comportem habitação multifamiliar juntamente com serviços e comércio. Integrar os espaços por meio de áreas abertas. Criar passagem segura na Av. Tancredo Neves.
R3	Pequena faixa de uso expressivo (consolidado e com vazios intercalados): industrial; Intercalação de usos: institucional, industrial, serviços e vazios; Caminhos de muito e de pouco movimento.	Banese. Deso. SMTT. Fóruns Integrados III Juizado civil Especial. Delegacia da Receita Federal. Jacaúna. Casa Mais. Rei dos Colchões. Racket.	Cinturão verde a leste	Áreas parceladas para intervenção. Criar continuidade com a parte leste do Inácio Barbosa. Inserir novos usos e integrá-los às ocupações consolidadas. Facilitar acesso seguro à ciclovia da Av. Tancredo Neves.	Liberar terreno da Celi, Racket, Rei dos Colchões e da Serigyene para recompor o cinturão verde a oeste, criando área verde para lazer e atividades de encontro integradas com a ampliação do canteiro central da Av. Etelvino Alves de Lima, a partir da diminuição para duas vias em cada mão. Liberar terreno ao passar a SMTT para equipamento público na Região 1 e criar integração com o parque urbano a ser instalado no cinturão verde a leste, promovendo continuidade com a parte leste do Inácio Barbosa.

REGIÃO	CARACTEREÍSTICA	OCUPAÇÕES DESTACÁVEIS	PATRIMÔNIO A PRESERVAR	DESAFIOS	OPORTUNIDADES
R4	Faixa de uso expressivo (incerteza quanto ao pleno funcionamento): industrial. Caminhos de pouco movimento.	Aracaju Madeiras. Amazônia Madeiras. Sabão de Aroeira. Serigyene.	Monumento aos garís. Margem do Rio Poxim.	Promover incremento à vitalidade nos caminhos pouco movimentados. Recuperar a margem do rio.	<p>Liberar terreno da Serigyene para recomposição do cinturão verde à oeste.</p> <p>Manter e reorganizar as atividades industriais, em pleno funcionamento, para liberar terreno para implantação de edificações mistas que privilegiem habitação.</p> <p>Promover habitação que atenda públicos diversos.</p> <p>Recuperar a margem do Rio Poxim para criação de parte do parque urbano.</p> <p>Integrar o espaço por meio de praças e equipamento público.</p> <p>Implantar equipamento público da área da saúde e/ou voltado para organização comunitária para fortalecimento de ações afirmativas.</p> <p>Implantar praças que favoreçam o encontro e manifestações cidadãs, porém em menor dimensão que na Região 1.</p>
R5	Faixas de uso expressivo: industrial e vazios. Vazio de grande dimensão. Comunidade Socó-Pantanal.	Nortista	Edificação da Santista. Margem do Rio Poxim. Cinturão verde a leste.	<p>Reestruturar urbanamente a comunidade Socó-Pantanal.</p> <p>Lidar com uma área considerável de vazio.</p> <p>Liberar terreno para criação do parque urbano.</p> <p>Recuperar a margem do Rio Poxim.</p> <p>Promover integração com a parte leste do Inácio Barbosa.</p>	<p>Implantar parte do parque urbano, aproveitando-se do cinturão verde e estabelecer uma ligação entre ele e o rio.</p> <p>Possibilitar melhor infraestrutura para a comunidade Socó-Pantanal, incorporando um padrão de habitação com melhor condição estrutural e de conforto.</p> <p>Manter a comunidade na proximidade imediata da área atual a partir da ocupação da grande área de vazio, e liberar, assim, a margem do rio ao mesmo tempo que se oferece melhores condições de urbanidade aos moradores.</p> <p>Implantar uma faixa de ocupação de base educacional, para campus universitário seja ele público, Universidade Federal de Sergipe, ou de outras universidades particulares do Estado, com espaço para agregar ocupações correlatas.</p> <p>Integrar o espaço por meio de praças e novos eixos de circulação L-O para integração com a parte leste do Inácio Barbosa.</p>



Fonte: Elaborado pela autora

5.4. CONCEITOS E DIRETRIZES NORTEADORAS

Para a organização da proposta de uma nova estrutura urbana para o DIA foram estabelecidos três conceitos gerais com o objetivo de orientar a composição de cada diretriz de projeto, de modo que seus princípios pretendidos estivessem presentes em todos os elementos, desde o enfoque do ponto de vista da macroescala até o detalhe de desenho da microescala. Profundamente devedores da discussão teórica em torno das ideias relacionadas à temática da urbanização contemporânea, foram admitidos como conceitos norteadores a continuidade, a heterogeneidade e o espaço público democrático, cujo desdobramento resultou em diretrizes organizadas a partir de eixos temáticos, a saber:

- a. *Diretrizes de macroescala*: continuidade; heterogeneidade; concepção democrática; e identidade;
- b. *Diretrizes de microescala*: ruas versáteis; equipamentos de grande porte com potencial urbanístico; praças, grandes eixos e parques urbanos como instrumentos de integração e continuidade; e espaços de transição como espaços de permanência ou de urbanismo efêmero.

- 1 Promover a continuidade do desenho urbano através de meios de integração entre o DIA e áreas vizinhas, a fim de superar fronteiras visíveis e/ou invisíveis;
- 2 Promover a integração sistêmica entre as ruas, os espaços abertos, as áreas verdes e os equipamentos de grande porte a partir, preferencialmente, das circulações peatonal e ciclística, a fim de desenvolver a continuidade do espaço urbano;
- 3 Organizar a circulação no DIA, a fim de facilitar o acesso a outras centralidades por meio de diferentes modais.



correlação microescala

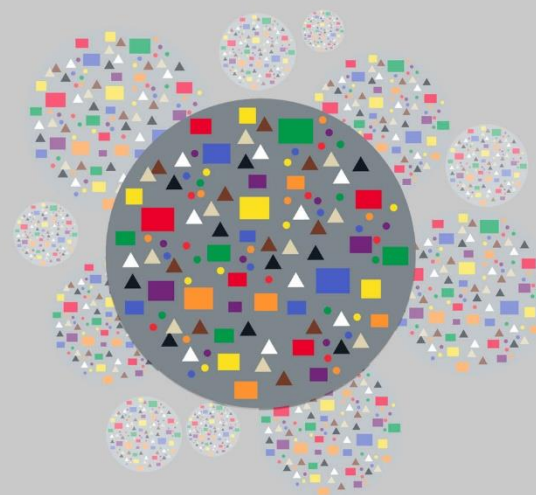
DMI 4

DMI 6

DMI 8

» CONTINUIDADE

- 4 Entender a heterogeneidade como valor público do espaço urbano e adotar o princípio de *mix* quando quanto às atividades, aos usos do solo, ao social e aos materiais;



correlação microescala

DMI 7

DMI 12

- usos do solo
- ▲ atividades
- pessoas

» HETEROGENEIDADE

5

Promover a mobilidade intermodal, garantindo, de forma democrática, espaço físico adequado para os deslocamentos peatonais, ciclísticos e automotivos, de modo que cada circulação seja confortável e segura para todos;

6

Criar grandes áreas abertas que possibilite eventos de manifestação política, social ou cultural;



correlação microescala

DMI 1

DMI 2

DMI 3

DMI 5

DMI 10

DMI 11



CONCEPÇÃO DEMOCRÁTICA

7

Recuperar as margens do Rio Poxim e a área do cinturão verde original do DIA para criar uma identidade que se comunique com a cidade e com o histórico do lugar;

8

Criar uma centralidade com polaridade base de uso cultural e de serviços públicos, com nodalidade de sistemas de transporte, tornando o DIA uma área estratégica na malha urbana.



correlação microescala

DMI 6

DMI 9



IDENTIDADE

- DMI 1** Criar estratégias de desenho ou de materiais para evitar excesso de velocidade dos motoristas, onde for necessário;
- DMI 2** Promover passagem segura de pedestres e de ciclistas nos cruzamentos, a partir da diminuição da área para atravessar, esquinas seguras, ciclovias segregadas ou ciclofaixas sinalizadas e em bom estado;
- DMI 3** Promover caminhos sombreados por árvores ou outro artifício para o conforto do pedestre sem atrapalhar a visualização no trânsito de automóveis;
- DMI 4** Criar espaços que possam ser utilizados para atividades de permanência e encontro em locais estratégicos, como por exemplo, ruas que interliguem áreas fortemente residenciais à área do DIA;
- DMI 5** Dotar as ruas com árvores, mobiliário urbano, iluminação, sinalização e material de qualidade para criar um ambiente que proporcione conforto, sensação de bem-estar e segurança;

» RUAS VERSÁTEIS

- DMI 6** Estimular equipamentos que sejam articuladores do espaço ao permitir passagens ou interligar áreas urbanas;
- DMI 7** Propiciar o acesso público e o *mix* de usos nas áreas térreas dos equipamentos;

» EQUIPAMENTO DE GRANDE PORTE COM POTENCIAL URBANÍSTICO

DMI 8

Gerar rotas acessíveis, articuladas por praças, grandes eixos ou parques urbanos, para integrar áreas potenciais e promover continuidade entre elas;

DMI 9

Criar parques urbanos abertos, onde a população possa realizar atividades de exercício ao ar livre, como corrida ou caminhada, andar de skate ou de bicicleta ou de patins, assim como realizar atividades de permanência e encontro;

DMI 10

Dotar as praças de mobiliário urbano e de elementos de desenho que ofereçam possibilidades de permanência, apropriação lúdica e espaço de opinião comunitária;

DMI 11

Promover um sistema de hierarquia na dimensão dos espaços abertos de modo a dar sentido organizativo ao espaço quanto à possibilidade de atividades possíveis a realizar;



PRAÇAS, GRANDES EIXOS E PARQUES URBANOS COMO INSTRUMENTOS DE INTEGRAÇÃO E CONTINUIDADE

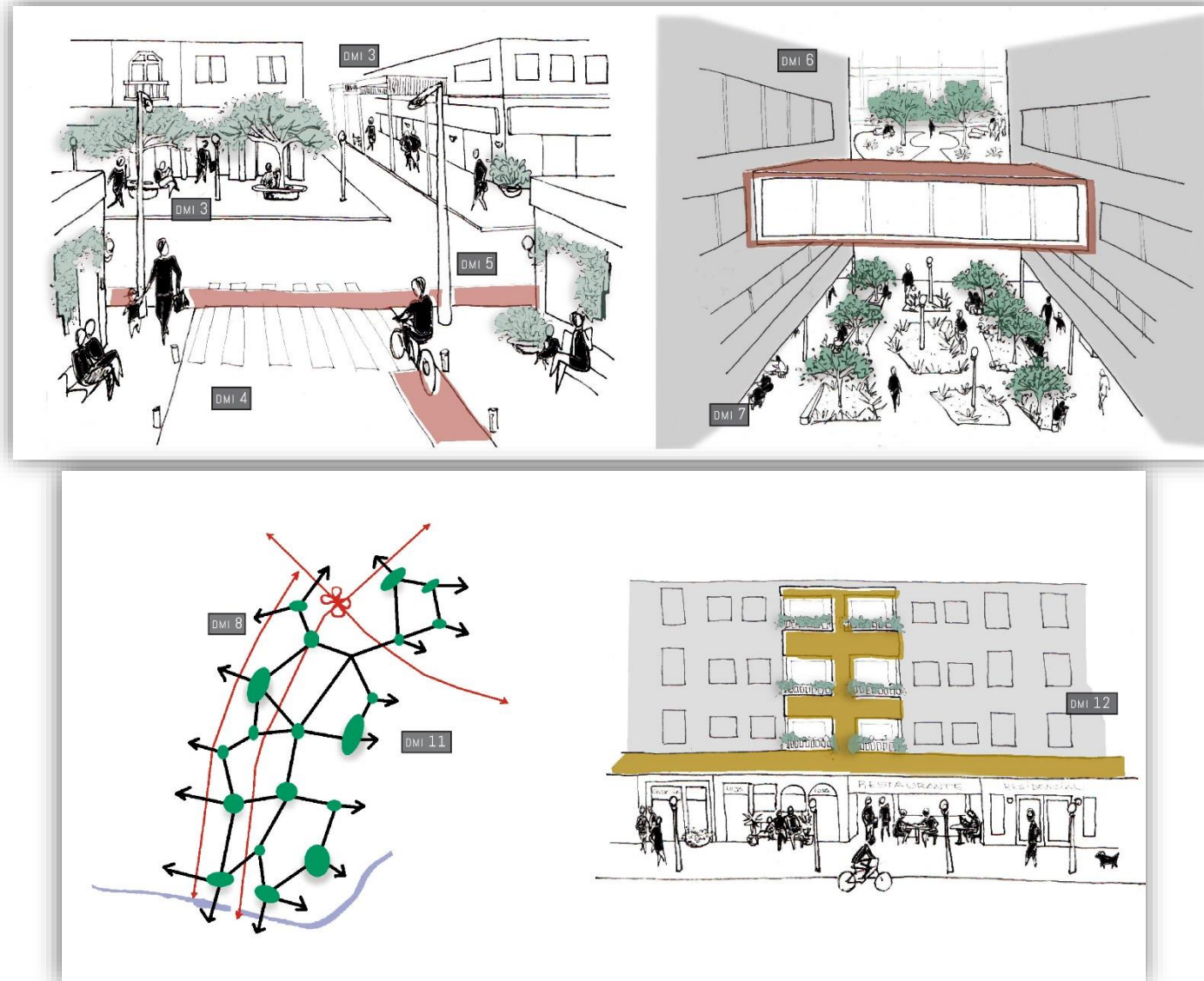
DMI 12

Estimular espaços de transição com fachadas ativas que estabeleçam uma relação de visibilidade com a rua e que tenham uma passagem suave da esfera privada para a pública a fim de gerar espaços de permanência.



ESPAÇOS DE TRANSIÇÃO COMO ESPAÇOS DE PERMANÊNCIA OU DE URBANISMO EFÊMERO

Figura 36: Exemplos ilustrativos das diretrizes de microescala



Fonte: Elaborado pela autora

5.5. ESTRATÉGIAS DE MACROESCALA, NOVAS TIPOLOGIAS E PADRÕES DE FORMA E DE ESPAÇO PÚBLICO

(Figura 37)

Uma vez fixados os conceitos norteadores e as diretrizes da proposta foram estabelecidas as estratégias num âmbito da macroescala, buscando promover elos de ligação entre o DIA e seu entorno imediato, descaracterizando assim sua imagem de divisão entre espaços para estabelecer a continuidade da malha urbana. Já quanto à microescala, foi preciso ter em mente que para a elaboração da proposta não se podia deixar de considerar a questão da regulamentação da construção das edificações, tornando necessária uma revisão dos padrões legislativos atuais.

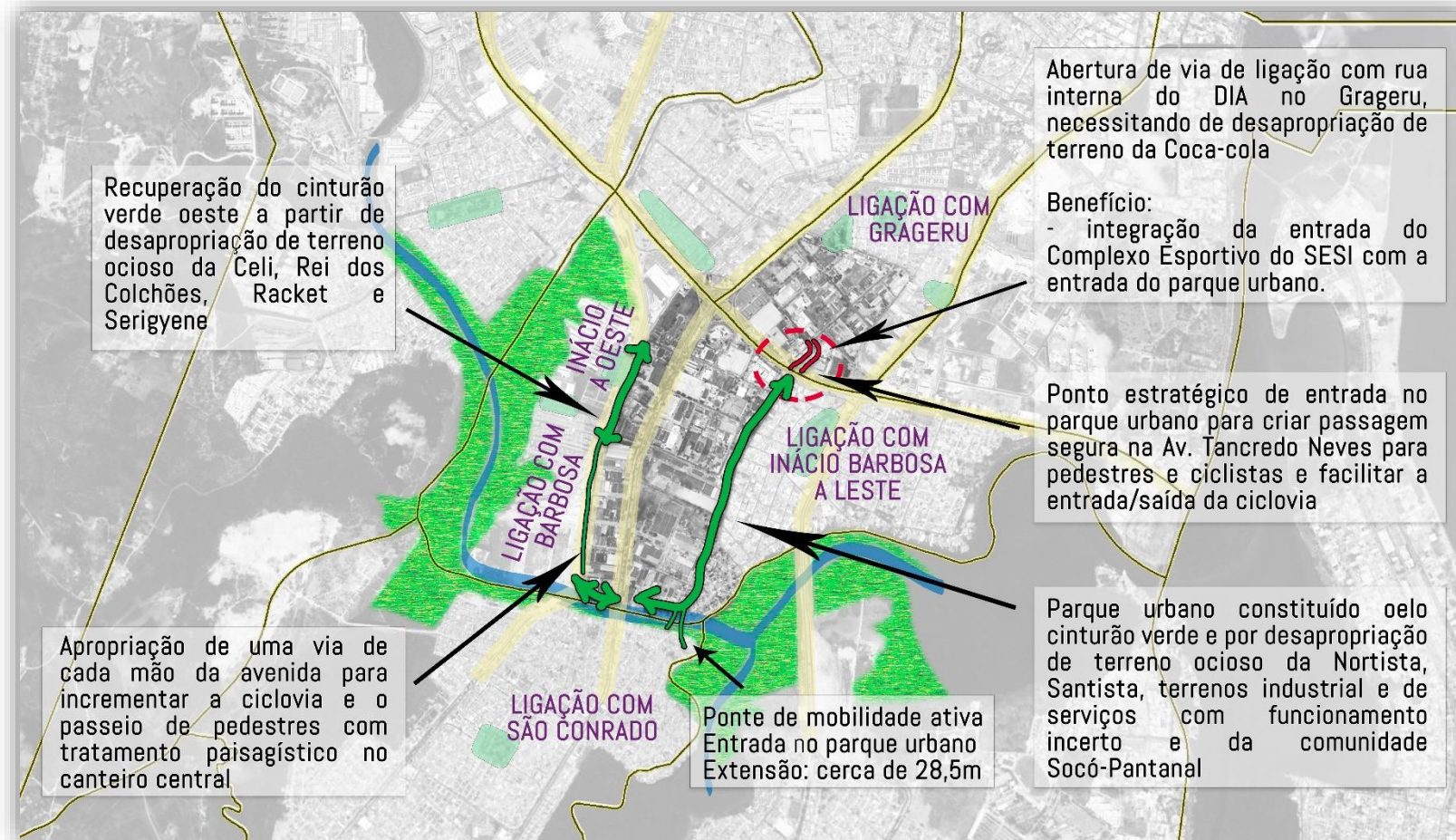
Sendo assim, a partir do desejo de se construir uma proposta de planejamento flexível, foram organizados parâmetros que se propõem a regulamentar a forma de ocupação e de desenho não apenas das tipologias construtivas, mas também e, principalmente, do espaço público, preocupando-se com as possibilidades de interação entre ambas as instâncias e menos com o modo de especializar os usos do solo na cidade. Nossa intenção é, nesse caso, evitar criar uma nova proposta a partir de parâmetros antigos que talvez não consigam mais dar respostas adequadas às questões da cidade contemporânea. Por isso, ao invés de definir índices urbanísticos de coeficiente de aproveitamento, taxa de ocupação, taxa de permeabilidade, etc., que não costumam se preocupar com o espaço público, deu-se preferência por estabelecer padrões que orientem a concepção e a construção das edificações, principalmente, no que diz respeito a sua interação com o espaço urbano.

(Quadro 7)

Como parâmetro de comparação, retomamos as normas legislativas do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de Aracaju, que marcadas pelo viés do zoneamento, classificam o DIA como *Área de Desenvolvimento Econômico 1* (ADEN1) para a qual são decididos parâmetros que versam basicamente sobre construção e infraestrutura, numa tentativa de regulamentar a implementação de atividades industriais. Assim, qualquer intervenção que tenha o objetivo de alterar a função exclusiva da área como distrito industrial, produzirá uma transformação significativa do desenho e da paisagem do DIA. Consequentemente, se faz também necessário alterar essa regulamentação legislativa, pois a que hoje

está definida no PDDU não estariam mais, nesse sentido, de acordo com as expectativas esperadas para a área. As normas constantes no Anexo VI do PDDU para o DIA são:

Figura 37: Estratégias de macroescala



Fonte: Elaborado pela autora

Quadro 7: Normas municipais para ADEN 1

DIRETRIZES DE ESTRATÉGIA DE OCUPAÇÃO	LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA DA ÁREA
Articulação do Poder Público municipal com as esferas estaduais, federais e privadas	Coefficiente de Aproveitamento: 3
Promoção de incentivos tributários para atração de empreendimentos de apoio a pesquisa, desenvolvimento de tecnologias e qualificação de mão-de-obra	Outorga Gratuita do Direito de Construir até o Coeficiente de Aproveitamento: 3
	Taxa Máxima de Ocupação: 70%
Política de divulgação da infraestrutura instalada e vantagens locacionais da área (infraestrutura aeroportuária, viária e portuária marítima, cidade com qualidade de vida, segurança, etc.) para atrair investidores	Proibido uso residencial e indústrias poluentes
	Imposto Territorial Progressivo para os terrenos vazios

Fonte: Anexo VI PDDU

(Tabela 4)

Entende-se, pois, que colocada a necessidade de se estabelecer novos padrões, é fundamental antes precisar os usos do solo que serão abrangidos pela nossa proposta para a área do DIA. Sendo assim, baseada no conceito da heterogeneidade, propõem-se, não apenas, manter os usos existentes, mas incluir novas variações de comércio, serviços, instituições e residências. Comparativamente, há uma sugestão de ampliação do alcance das possibilidades de uso, respondendo a necessidades regionais e locais.

(Quadro 8)

A implantação dessa variedade de usos de modo que constituísse, na verdade, um *mix* no espaço urbano exige, por sua vez, o estabelecimento de tipologias de edificação quanto ao uso e gabarito a fim de orientar também a determinação dos padrões da forma de ocupação. Assim, foram previstas desde tipologias de uso único com 1 a 2 pavimentos até tipologias de uso misto de 3 a 5 pavimentos.

Tabela 4: Comparação entre usos consolidados e usos propostos

USOS	CONSOLIDADOS	PROPOSTA
INDÚSTRIAL	Bebidas Metalurgia Mobiliário Madeira Produtos de higiene Têxtil	(Os atuais)
INSTITUCIONAL	Municipais Estaduais Federais	(Os atuais)
SERVIÇOS	Bancários Automotivos Profissional liberal	(Os atuais) De beleza Autorizadas Educativa Lotéricas Ciclovias
COMÉRCIO	De móveis Supermercado	(Os atuais) De vestuário De eletrônicos Alimentício
CULTURA	Teatro	(O atual) Livros Cinema Dança Música
LAZER	De associação Particular	(Os atuais) Públicos
RESIDENCIAL	Unifamiliar	Unifamiliar e Multifamiliar

Fonte: Elaborado pela autora

Quadro 8: Tipologias de edificação propostas

PAV.	USOS DO SOLO								
4º					Residências	Institucional			
3º					Residências	Institucional		Educacional	
2º		Institucional		Residências	Residências	Lojas - restaurantes	Serviços	Educacional	
1º	Residências	Institucional	Com. ou Serv. ou Institucional ou Cultura	Residências	Com./ Serv.	Lojas - restaurantes	Cultura	Cultura	Institucional
T	Residências	Institucional	Com. ou Serv. ou Institucional ou Cultura	Com./ Serv.	Com./ Serv.	Transporte	Cultura	Com./ Serv.	Com./ Serv.
	USO ÚNICO	USO ÚNICO	USO ÚNICO	MISTO TIPO 1	MISTO TIPO 2	MISTO TIPO 3	MISTO TIPO 4	MISTO TIPO 5	MISTO TIPO 6

Fonte: Elaborado pela autora

A partir disso, a definição dos padrões seguiu parâmetros de escala humana interligados às tipologias de uso, aos elementos do espaço público e aos diferentes tipos de lote para implantação, os quais adequados a seu uso determinado variam de dimensões a partir das medidas modelo de 15x30 ou 20x30m e que permitem variações a partir da conjugação de dois ou mais lotes. Assim, os parâmetros de escala humana, baseados nas referências apontadas no início deste capítulo, consistem em:

- Quadras com dimensões máximas de lado de 100m para garantir o campo social de visão do ser humano;
- Altura de pavimentos habitáveis limitada a 15 metros para garantir que a interação humana entre quem está dentro da edificação e quem está no espaço da rua seja possível;
- Existência de espaços de transição suaves e flexíveis, que estabeleçam uma relação de integração pela extensão do espaço público para dentro do espaço privado, através do oferecimento de

oportunidades para o exercício de atividades diferentes da de passagem por pedestres e/ou através de soluções de desenho que tornem física essa continuidade;

- d. Melhorar a condição ambiental ao utilizar estratégias sustentáveis de conforto para proporcionar iluminação e ventilação naturais no interior das edificações;
- e. Não obstrução visual entre o pedestre na rua e quem está dentro da edificação;
- f. Existência e cuidado na composição visual de aberturas nas fachadas voltadas para a rua;
- g. Existência de elementos verticais nas fachadas voltadas para a rua presente em edificações com altura máxima de pavimentos habitáveis;
- h. Criar condição de membrana com acessos a cada 15 metros para evitar paredes cegas ou monotonia na calçada e alterar constantemente o estímulo de contato com a edificação;
- i. Existência no espaço público de: mobiliário para atividades de permanência, encontro e lazer; de iluminação e piso adequados; espaços para pedestres, ciclistas e automóveis; arborização urbana adequada; e de composição paisagística que valorize o ambiente o urbano.

Com isso em vista, foram determinadas seis variáveis de lote e seis de espaço público, sendo estabelecidos para cada uma delas padrões de forma da ocupação e de desenho. Seguem abaixo, a identificação das variáveis do lote e a determinação de seus respectivos padrões.

(Quadro 9)

LOTE	ESPAÇO PÚBLICO
Lote Individual 1 (LT1)	Rua Principal 1 (RP1)
Lote Individual 2 (LT2)	Rua Principal 2 (RP2)
Conjugação de Lote Individual 1 (CLT1)	Rua de Vizinhança Integrada (RVI)
Conjugação de Lote Individual 2 (CLT2)	Rua de Vizinhança (RV)
Lote de Equipamento Urbanístico (LEU)	Praça
Lote de Realocação (LR) para ocupações mantidas	Parque Urbano

Quadro 9: Variáveis de lote e de espaço público

Fonte: Elaborado pela autora

- PADRÕES DE FORMA DA OCUPAÇÃO E DE DESENHO DAS TIPOLOGIAS

LOTE INDIVIDUAL 1 (LT1)

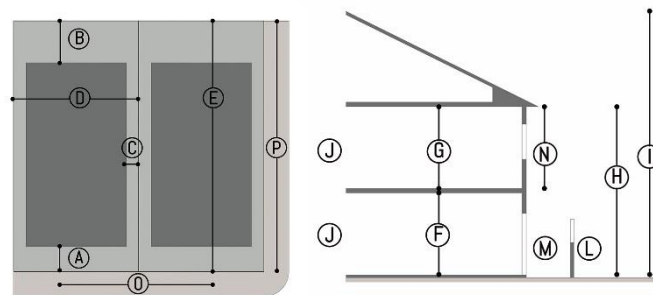


Figura 38: Planta e corte esquemático LT1

Fonte: Elaborado pela autora

PARÂMETROS CONSTRUTIVOS	
RECUOS	(A) FRONTAL: 3m
	(B) FUNDOS: 5m
	(C) LATERAIS: 1.50m
FORMA	(D) LARGURA DO LOTE: 15m
	(E) PROFUNDIDADE DO LOTE: 30m
	(F) PÉ-DIREITO TÉRREO: 2.80m
	(G) PÉ-DIREITO PAVIMENTO SUPERIOR: 2.80m
	(H) ALTURA MÁX. DE PAVIMENTOS HABITÁVEIS: 6m
	(I) ALTURA MÁX. DA EDIFICAÇÃO: 9m
	OBS.: Máximo de dois pavimentos
USO	(J) RESIDENCIAL UNIFAMILIAR OU USO ÚNICO

PARÂMETROS DE DESENHO	
(L)	MURO QUE NÃO PROVOQUE OBSTRUÇÃO VISUAL DO PEDESTRE NA CALÇADA
(M)	ESPAÇO DE TRANSIÇÃO QUE ESTABELEÇA LIGAÇÃO COM A RUA, COMO JARDIM DE FRENTE QUE INTERLIGUE AS PARTES PRIVADA E PÚBLICA DA CALÇADA, MANTENDO UMA RELAÇÃO VISUAL ENTRE OS DOIS AMBIENTES
(N)	COMPOSIÇÃO VISUAL DE ABERTURAS VOLTADAS PARA RUA COM USO DE SACADAS OU VARANDAS
(O)	DISTÂNCIA MÁXIMA ENTRE ACESSOS: 15m
(P)	COMPOSIÇÃO VISUAL DE ABERTURAS PARA A RUA, EVITAR PAREDE CEGA

LOTE INDIVIDUAL 2 (LT2)

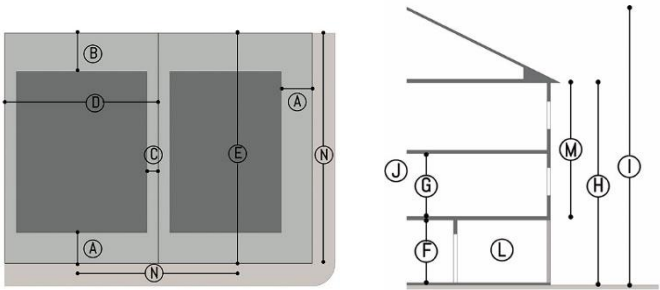


Figura 39: Planta e corte esquemático LT2

Fonte: Elaborado pela autora

PARÂMETROS CONSTRUTIVOS	
RECUOS	(A) FRONTAL NO TÉRREO: 4m
	(B) FUNDOS: 5m
	(C) LATERAIS: 1.5m
FORMA	(D) LARGURA DO LOTE: 20m
	(E) PROFUNDIDADE DO LOTE: 30m
	(F) PÉ-DIREITO TÉRREO: 2.70m
	(G) PÉ-DIREITO PAVIMENTOS SUPERIORES: 2.70m
	(H) ALTURA MÁX. DE PAVIMENTOS HABITÁVEIS: 12m
	(I) ALTURA MÁX. DA EDIFICAÇÃO: 15m
USO	(J) MISTO TIPO 5

PARÂMETROS DE DESENHO	
(L)	ESPAÇO DE TRANSIÇÃO SUAVE, MARCADO POR ELEMENTOS QUE CONVIDEM À PERMANÊNCIA E ENCONTRO, SEM BLOQUEIO VISUAL DA RUA E COM ESTRATÉGIAS QUE MARQUEM A CONTINUIDADE DA CALÇADA NO RECUO DA EDIFICAÇÃO
(M)	COMPOSIÇÃO VISUAL DE ABERTURAS VOLTADAS PARA RUA COM USO DE SACADAS OU VARANDAS, ALÉM DE ELEMENTOS DE DESTAQUE VERTICAL NAS FACHADAS
(N)	DISTÂNCIA MÁXIMA ENTRE ACESSOS: 15m

CONJUGAÇÃO DE LOTE INDIVIDUAL 1 (CLT1)

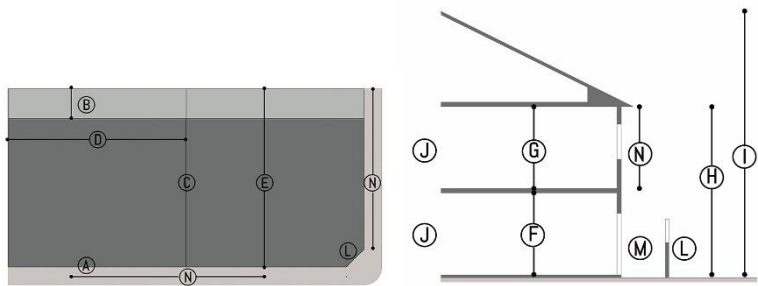


Figura 40: Planta e corte esquemático CLT1

Fonte: Elaborado pela autora

PARÂMETROS CONSTRUTIVOS	
RECUOS	(A) FRONTAL: 0
	(B) FUNDOS: 5m
	(C) LATERAIS: 0
FORMA	(D) LARGURA DO LOTE: 45m
	(E) PROFUNDIDADE DO LOTE: 30m
	(F) PÉ-DIREITO TÉRREO: 2.70m
	(G) PÉ-DIREITO PAVIMENTOS SUPERIORES: 2.70m
	(H) ALTURA MÁX. DE PAVIMENTOS HABITÁVEIS: 15m
	(I) ALTURA MÁX. DA EDIFICAÇÃO: 20m
USO	(J) MISTO TIPO 1 E 2 OBS.: Térreo com espaço para estacionamento

PARÂMETROS DE DESENHO	
(L)	ESPAÇO DE TRANSIÇÃO COM RELAÇÃO DE PERMEABILIDADE VISUAL COM A RUA. EM CASO DE LOTE COM LIMITE EM DUAS RUAS, UM DOS ACESSOS DEVE SE LOCALIZAR , EM CHANFRO, NA ESQUINA (ÂNGULO DE 45°), DE MODO A DAR A SENSAÇÃO DE ESPAÇO FÍSICO AUMENTADO NA CALÇADA
(M)	COMPOSIÇÃO VISUAL DE ABERTURAS VOLTADAS PARA RUA COM USO DE SACADAS OU VARANDAS , ALÉM DE ELEMENTOS DE DESTAQUE VERTICAL NAS FACHADAS
(N)	PROVER MAIS DE UM ACESSO, COM DISTÂNCIA MÁXIMA ENTRE ELES DE 15m

CONJUGAÇÃO DE LOTE INDIVIDUAL 2 (CLT2)

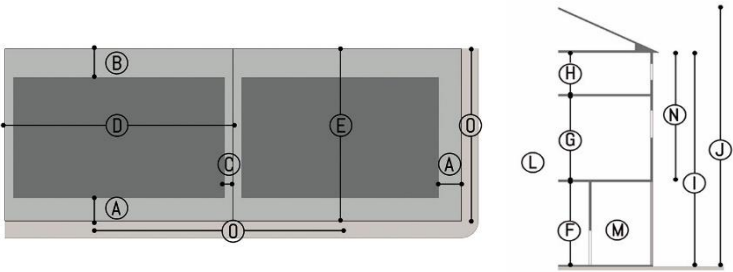


Figura 41 Planta e corte esquemático CLT2

Fonte: Elaborado pela autora

PARÂMETROS CONSTRUTIVOS	
RECUOS	(A) FRONTAL NO TÉRREO: 4m
	(B) FUNDOS: 5m
	(C) LATERAIS: 1.50m
FORMA	(D) LARGURA DO LOTE: 40m
	(E) PROFUNDIDADE DO LOTE: 30m
	(F) PÉ-DIREITO TÉRREO: 6m
	(G) PÉ-DIREITO PRIMEIRO PAVIMENTO: 6m
	(H) PÉ-DIREITO SEGUNDO PAVIMENTO: 3m
	(I) ALTURA MÁX. DE PAVIMENTOS HABITÁVEIS: 15m
	(J) ALTURA MÁX. DA EDIFICAÇÃO: 20m
USO	(L) MISTO TIPO 4 E 6

PARÂMETROS DE DESENHO	
(M)	ESPAÇO DE TRANSIÇÃO SUAVE, MARCADO POR ELEMENTOS QUE CONVIDEM À PERMANÊNCIA E ENCONTRO, SEM BLOQUEIO VISUAL DA RUA E COM ESTRATÉGIAS QUE MARQUEM A CONTINUIDADE DA CALÇADA NO RECUO DA EDIFICAÇÃO
(N)	COMPOSIÇÃO VISUAL DE ABERTURAS VOLTADAS PARA RUA COM USO DE SACADAS OU VARANDAS , ALÉM DE ELEMENTOS DE DESTAQUE VERTICAL NAS FACHADAS
(O)	DISTÂNCIA MÁXIMA ENTRE ACESSOS: 15m

LOTE DE EQUIPAMENTO URBANÍSTICO (LEU)

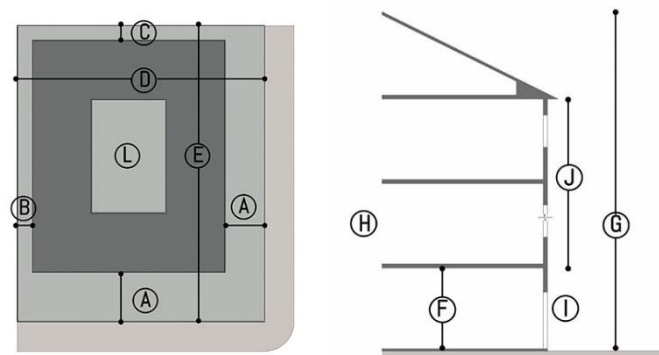


Figura 42 Planta e corte esquemático LEU

Fonte: Elaborado pela autora

PARÂMETROS CONSTRUTIVOS	
RECUOS	(A) FRONTAL: 5m
	(B) FUNDOS: 1.5m
	(C) LATERAIS: 1.5m
FORMA	(D) LARGURA DO LOTE: 25m
	(E) PROFUNDIDADE DO LOTE: 30m
	(F) PÉ-DIREITO: 3m
	(G) ALTURA MÁX. DA EDIFICAÇÃO: 15m
USO	(H) EQUIPAMENTO DE SERVIÇO PÚBLICO

PARÂMETROS DE DESENHO	
(I)	ESPAÇO DE TRANSIÇÃO COM ABERTURA AMPLA E DESENHO DE CONTINUIDADE COM A CALÇADA COM MOBILIÁRIO PARA ATIVIDADE DE PERMANÊNCIA, VEGETAÇÃO E INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA
(J)	COMPOSIÇÃO VISUAL DE ABERTURAS VOLTADAS PARA RUA COM USO DE SACADAS OU VARANDAS, ALÉM DE ELEMENTOS DE DESTAQUE VERTICAL NAS FACHADAS
(L)	PÁTIO INTERNO INTEGRADO COM ENTRADA PRINCIPAL, CONFORMANDO ESPAÇO SEMIPÚBLICO DE FÁCIL ACESSO

LOTE DE REALOCAÇÃO (LR)

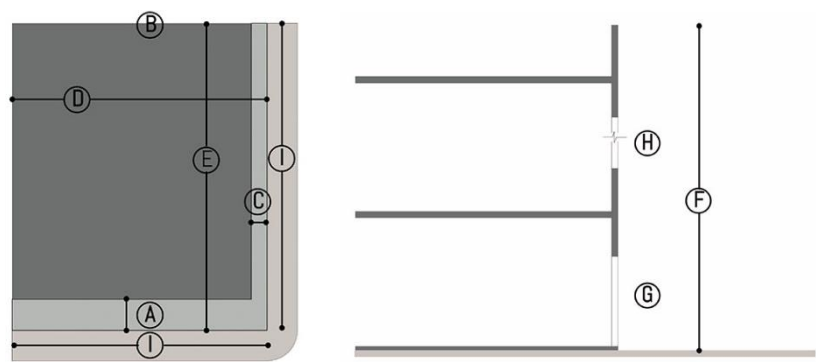


Figura 43 Planta e corte esquemático LR

Fonte: Elaborado pela autora

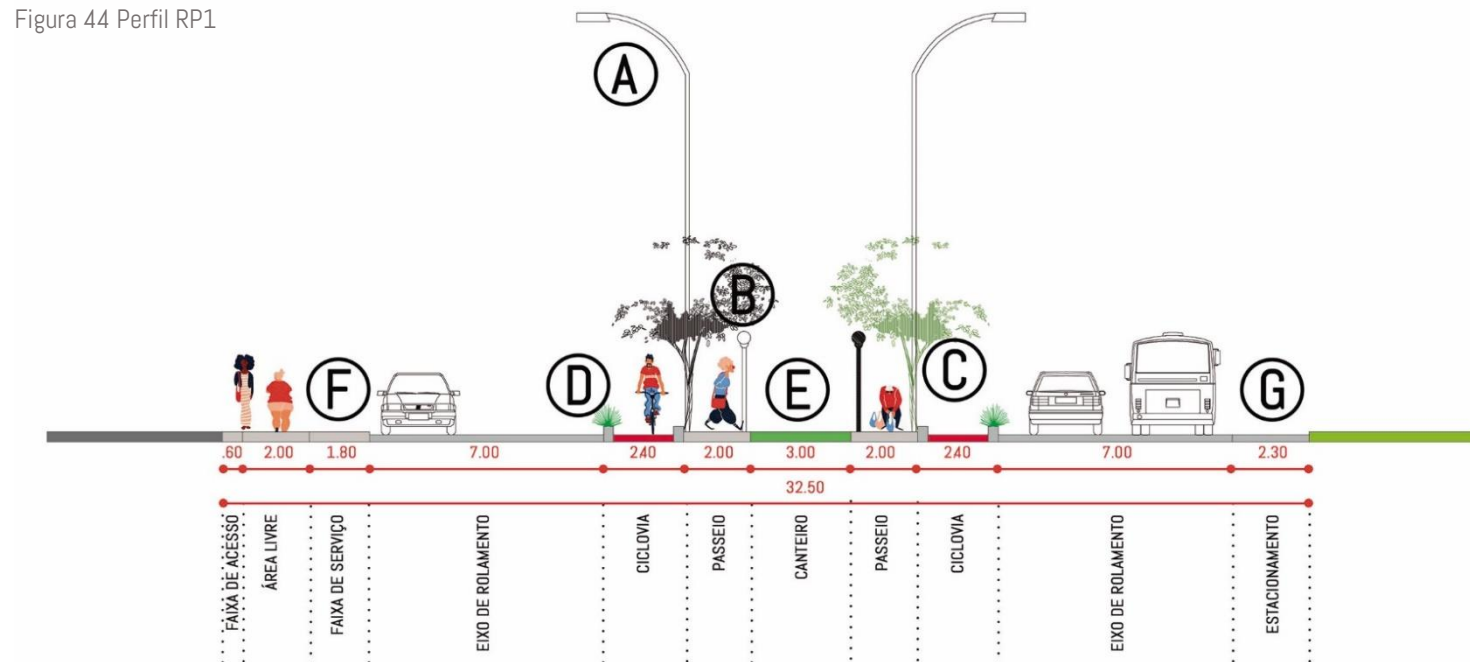
PARÂMETROS CONSTRUTIVOS	
RECUOS	(A) FRONTAL: 5m
	(B) FUNDOS: 0
	(C) LATERAIS: 1.5m
FORMA	(D) ADEQUAÇÃO DO LOTE E DA ATIVIDADE
	(E) ADEQUAÇÃO DO LOTE E DA ATIVIDADE
	(F) ALTURA MÁX. DA EDIFICAÇÃO: 9m

PARÂMETROS DE DESENHO	
(G)	ESPAÇO DE TRANSIÇÃO SUAVE ENTRE A EDIFICAÇÃO E A RUA, QUE DESTAQUE A COMPOSIÇÃO DA FACHADA E ESTABELEÇA TROCA VISUAL POSITIVA E AGRADÁVEL SENSORIALMENTE AO PEDESTRE
(H)	COMPOSIÇÃO VISUAL DE ABERTURAS VOLTADAS PARA RUA COM USO DE SACADAS OU VARANDAS , ALÉM DE ELEMENTOS DE DESTAQUE VERTICAL NAS FACHADAS
(I)	DISTÂNCIA MÁXIMA ENTRE ACESSOS: 15m

- PADRÕES DOS ELEMENTOS DE ESPAÇO PÚBLICO

RUA PRINCIPAL 1 (RP1)

Figura 44 Perfil RP1

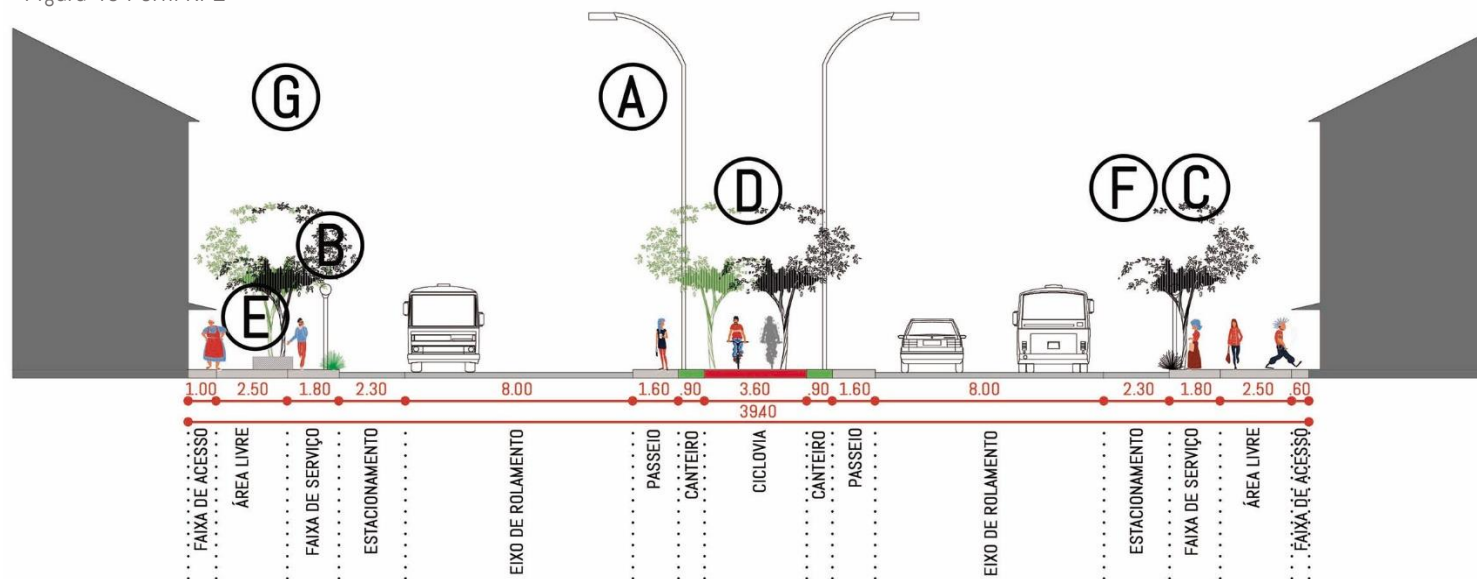


Fonte: Elaborado pela autora

PARÂMETROS CONSTRUTIVOS	
(A)	ILUMINAÇÃO DE FAIXA DE ROLAMENTO BILATERAL OPOSTA. h=15m
(B)	ILUMINAÇÃO DE CALÇADA. h=3m
(C)	ARBORIZAÇÃO URBANA COM FORMAÇÃO DE TETO DE 3m
(D)	SEGREGAÇÃO DE CICLOVIA COM CANTEIRO. l=30m
(E)	CANTEIRO CENTRAL PRESERVANDO A LINHA FÉRREA, COM VEGETAÇÃO ARBÓREA E INFRAESTRUTURA DE LIMPEZA URBANA
(F)	FAIXA DE SERVIÇO COM ESPAÇO ADEQUADO PARA INSERÇÃO DE ABRIGO DE PONTO DE ÔNIBUS
(G)	BOLSÕES DE ESTACIONAMENTO EM 30° AO LONGO DA VIA

RUA PRINCIPAL 2 (RP2)

Figura 45 Perfil RP2

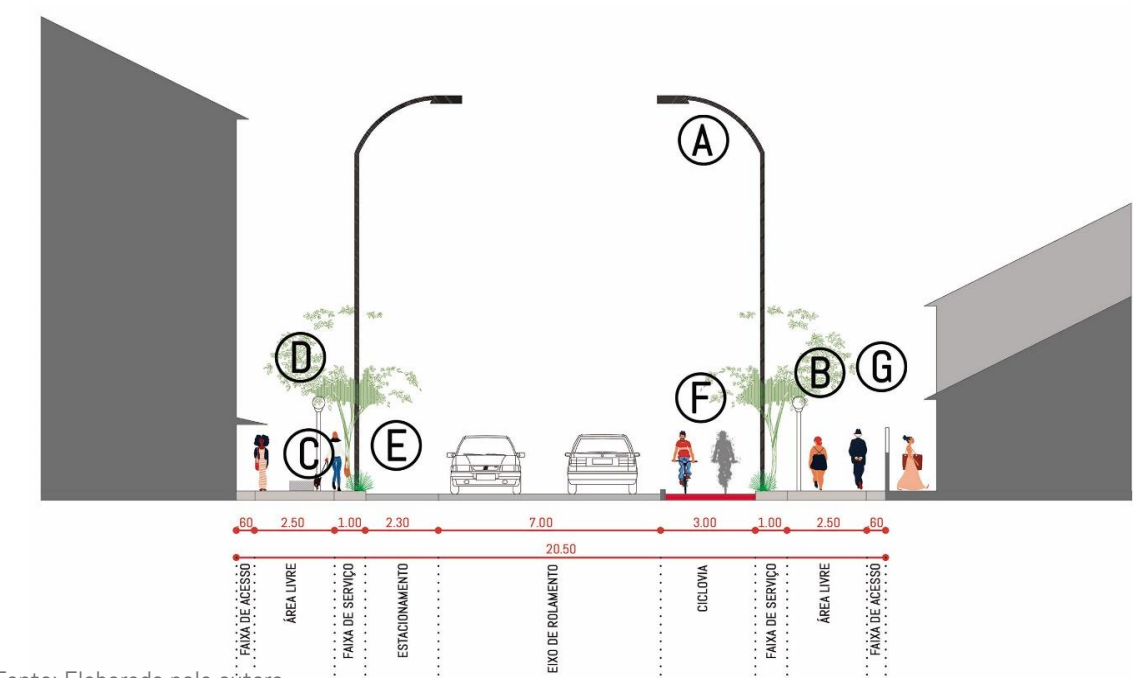


Fonte: Elaborado pela autora

PARÂMETROS CONSTRUTIVOS	
(A)	ILUMINAÇÃO DE FAIXA DE ROLAMENTO BILATERAL OPOSTA. h=15m
(B)	ILUMINAÇÃO DE CALÇADA. h=3m
(C)	FAIXA DE SERVIÇO COM ESPAÇO ADEQUADO PARA INSERÇÃO DE ABRIGO DE PONTO DE ÔNIBUS E INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA
(D)	ARBORIZAÇÃO URBANA COM FORMAÇÃO DE TETO DE 3m
(E)	APROVEITAMENTO, AO MÁXIMO, DA VEGETAÇÃO URBANA EXISTENTE
(F)	BOLSÕES DE ESTACIONAMENTO EM 30° AO LONGO DA VIA
(G)	PISO COM ACESSIBILIDADE, MATERIAL LISO DE QUALIDADE E COM IDENTIDADE VISUAL

RUA DE VIZINHANÇA INTEGRADA (RVI)

Figura 46 Perfil RVI

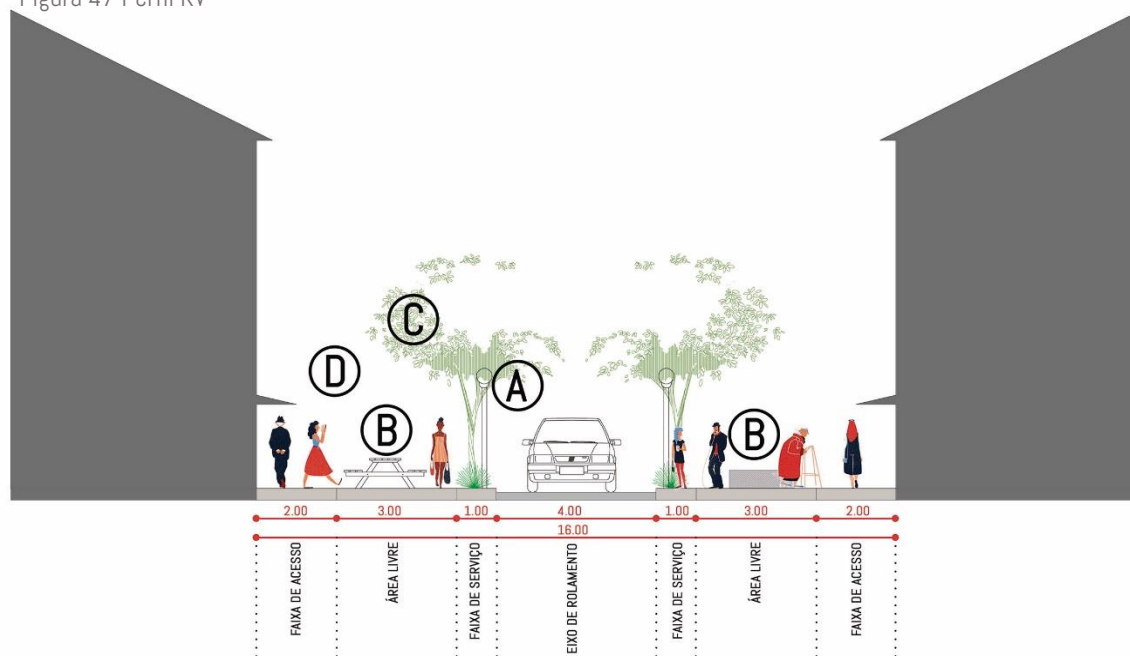


Fonte: Elaborado pela autora

PARÂMETROS CONSTRUTIVOS	
(A)	ILUMINAÇÃO DE FAIXA DE ROLAMENTO BILATERAL ALTERNADA. h=15m
(B)	ILUMINAÇÃO DE CALÇADA. h=3m
(C)	MOBILIÁRIO PARA ATIVIDADE DE PERMANÊNCIA E PARADA
(D)	ARBORIZAÇÃO URBANA COM FORMAÇÃO DE TETO DE 3m
(E)	BOLSÕES DE ESTACIONAMENTO PARALELO AO LONGO DA VIA
(F)	CICLOVIA BIDIRECIONAL
(G)	PISO COM ACESSIBILIDADE, MATERIAL LISO DE QUALIDADE E COM IDENTIDADE VISUAL

RUA DE VIZINHANÇA (RV)

Figura 47 Perfil RV

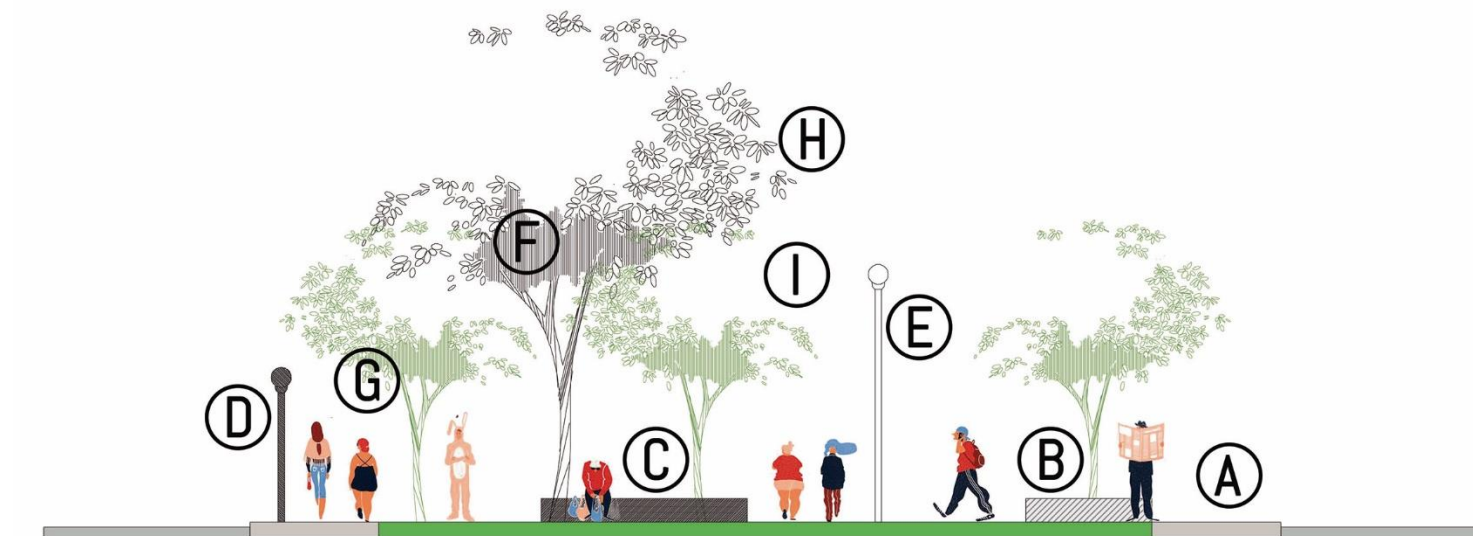


Fonte: Elaborado pela autora

PARÂMETROS CONSTRUTIVOS	
(A)	ILUMINAÇÃO DE CALÇADA. h=3m
(B)	MOBILIÁRIO PARA ATIVIDADE DE PERMANÊNCIA E PARADA
(C)	ARBORIZAÇÃO URBANA COM FORMAÇÃO DE TETO DE 3m
(D)	PISO COM ACESSIBILIDADE, MATERIAL LISO DE QUALIDADE E COM IDENTIDADE VISUAL

PRAÇA

Figura 48 Perfil Praça

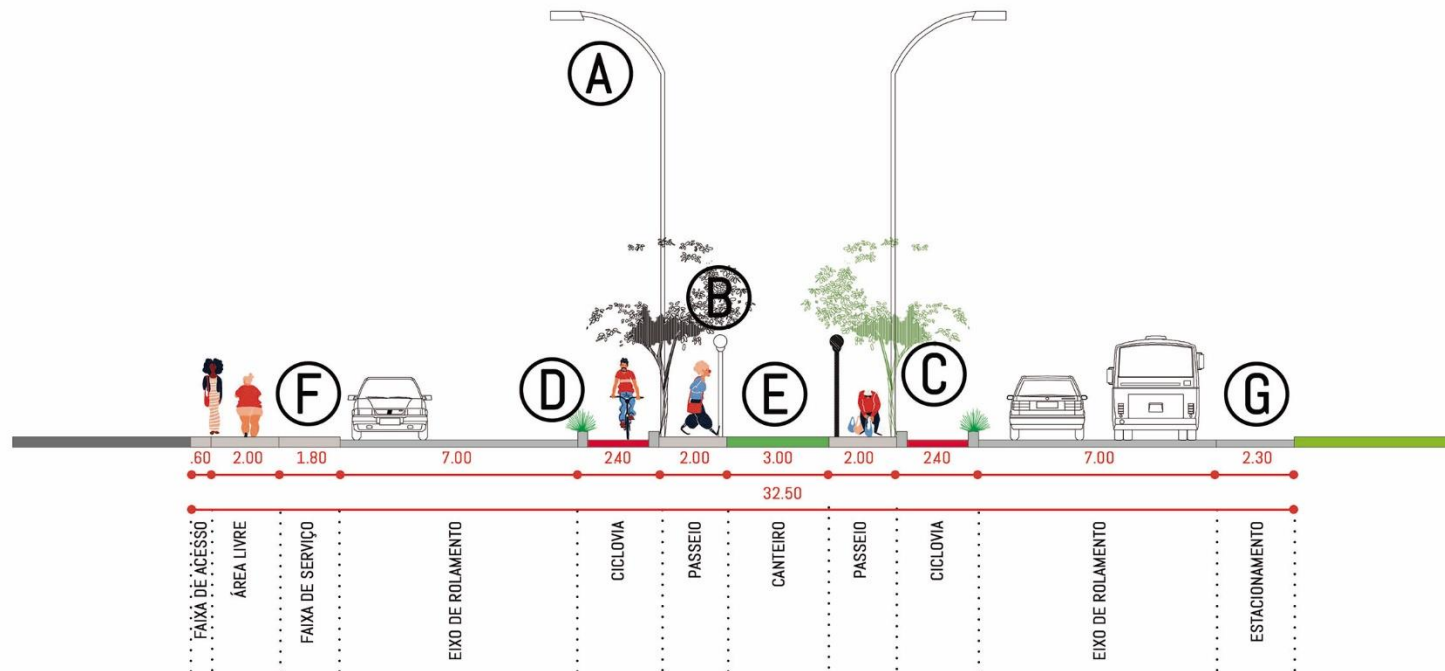


Fonte: Elaborado pela autora

PARÂMETROS CONSTRUTIVOS	
(A)	CALÇADA CIRCUNDANTE COM, NO MÍNIMO, 2,50m DE ÁREA LIVRE
(B)	CANTEIROS COM ALTURA PARA ASSENTO CONFORTÁVEL PARA PESSOAS
(C)	MOBILIÁRIO OU SOLUÇÃO CRIATIVA PARA PROPORCIONAR ATIVIDADE DE DESCANSO E PERMANÊNCIA
(D)	ILUMINAÇÃO DE CALÇADA. h=3m
(E)	ILUMINAÇÃO DE PRAÇA. h=5m
(F)	ARBORIZAÇÃO COM FORMAÇÃO DE TETO DE 5m
(G)	ARBORIZAÇÃO COM FORMAÇÃO DE TETO DE 3m
(H)	CRIAR COMPOSIÇÃO PAISAGÍSTICA DIVERSIFICADA PARA VALORIZAÇÃO DA PAISAGEM URBANA
(I)	CRIAR ÁREAS DESTINADAS À APROPRIAÇÃO LÚDICA DO ESPAÇO

PARQUE URBANO

Figura 49 Perfil Parque Urbano



Fonte: Elaborado pela autora

PARÂMETROS CONSTRUTIVOS	
(A)	PASSEIOS INTERNOS OU DE BORDA COM LARGURA MÍNIMA DE 2,50m, COM PISO ADEQUADO À ATIVIDADE DE CAMINHADA
(B)	CICLOVIA BIDIRECCIONAL
(C)	MOBILIÁRIO E/OU SOLUÇÃO CRIATIVA PARA PROPORCIONAR ATIVIDADE DE DESCANSO E PERMANÊNCIA
(D)	INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA
(E)	FRONTEIRA COM A RUA DEMARCADE POR VEGETAÇÃO ARBUSTIVA
(F)	ILUMINAÇÃO DE PARQUE. h=5m
(G)	ILUMINAÇÃO DE CALÇADA. h=3m
(H)	ARBORIZAÇÃO COM FORMAÇÃO DE TETO DE 3m
(I)	ARBORIZAÇÃO COM FORMAÇÃO DE TETO DE 5m
(J)	INCLUIR ÁREAS DE LAZER (PARQUE INFANTIL, PARQUE DE SKATE) E SERVIÇOS DE ALIMENTAÇÃO EM QUIOSQUES
(L)	CRIAR COMPOSIÇÃO PAISAGÍSTICA DIVERSIFICADA PARA VALORIZAÇÃO DA PAISAGEM URBANA

5.6. REGIÃO PARA PROPOSTA MODELO

Para demonstrar a aplicabilidade dos novos padrões de forma e desenho estabelecidos acima e devido a impossibilidade de abranger toda a área do DIA na proposta, propõe-se realiza-la em uma das regiões em que apontamos como divisão do distrito para a realização da intervenção. Assim, entre o desafio de demonstrar a proposta de intervenção em uma área onde predominam os vazios urbanos ou ocupações com uso incerto e uma área com ocupações mais consolidadas e vazios intercalados, foi escolhida a segunda opção, definindo a R3 para apresentação de uma proposta modelo. Tal escolha pautou-se pelo entendimento de que configuraria maior desafio lidar com um determinado espaço onde as complexidades do DIA se destacam, como por exemplo: lidar com a necessidade de grandes remembramentos de terra, envolvendo a realocação de ocupações consolidadas ou então cessão de terreno para a construção de espaço público; reorganizar os vazios; e integrar usos que antes não se conectavam, como a inserção do uso residencial.

Dessa forma, com base nos padrões de uso, tipologia, forma da ocupação e desenho estabelecidos a partir dos parâmetros de escala humana, foram criados: *Plano de Regulamentação* para a R3 como sugestão de aplicação da proposta de planejamento; *Mapeamento dos Elementos de Espaço Público*; e *Eixos Integradores e Regulamentação de Usos nos Espaços Públicos*.

(Figura 50)

(Figura 51)

(Figura 52)

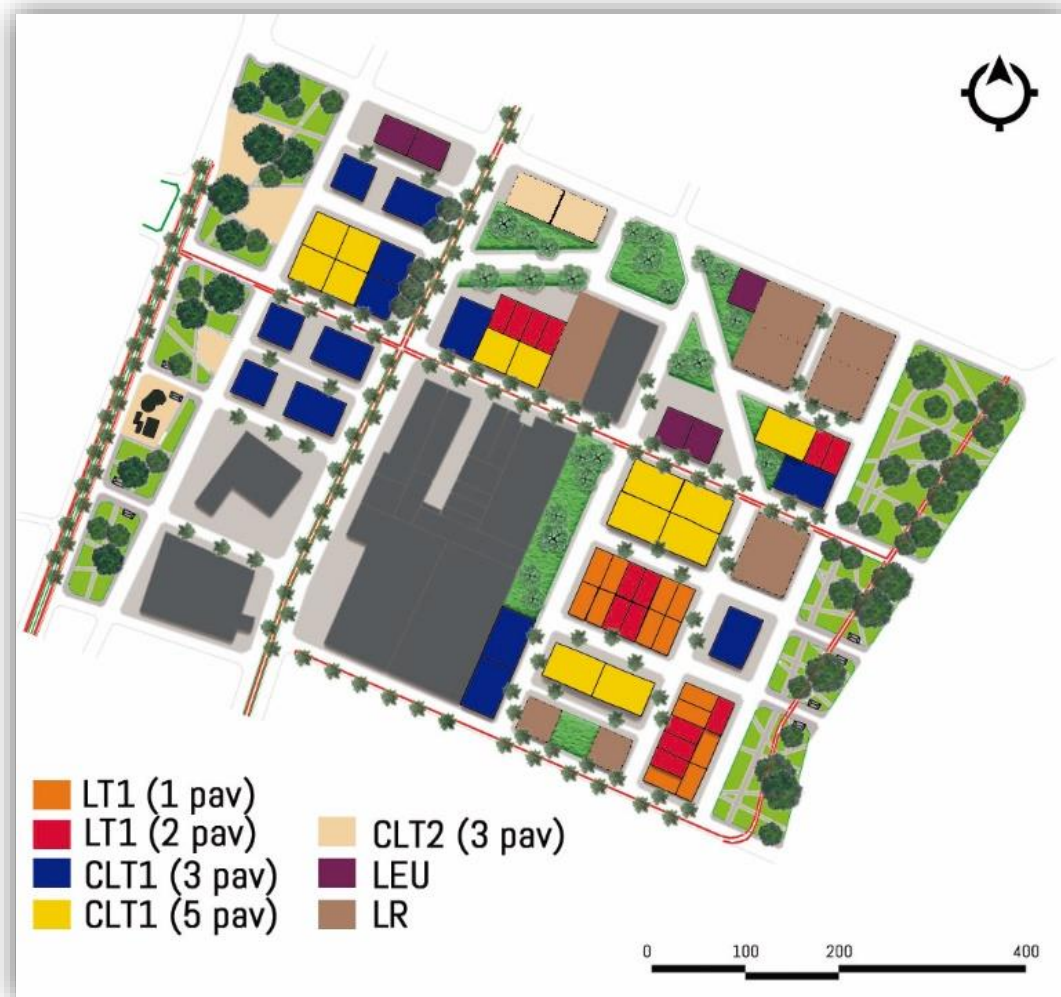


Figura 50 Plano de Regulamentação

Fonte: Elaborado pela autora

Figura 51 Mapeamento dos elementos do espaço público



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 52 Eixos integradores e regulamentação de usos no espaço público



Fonte: Elaborado pela autora

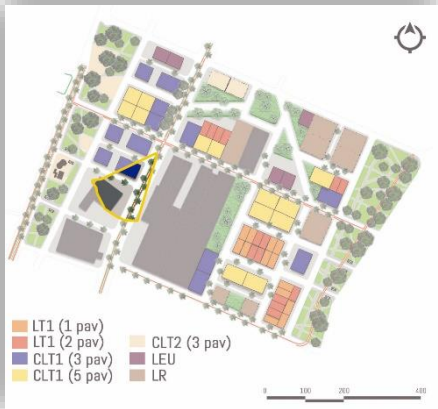
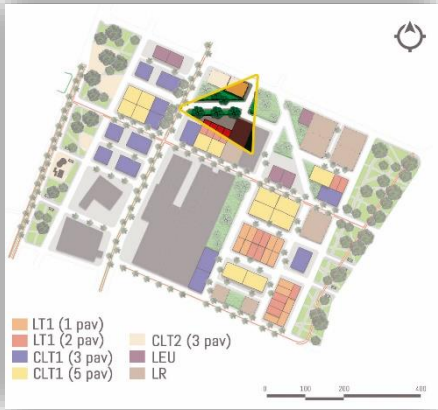
Figura 54 Vista 2: Construção proposta e preexistente



Figura 53 Vista 1: Eixo cultura parque



Fonte: Elaborados pela autora



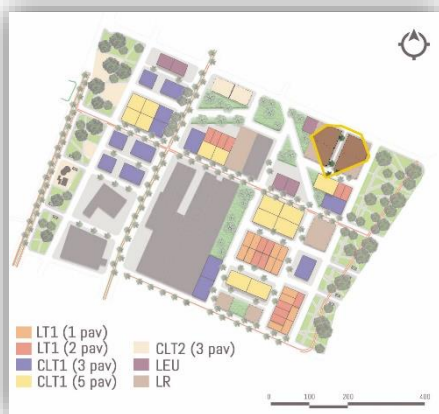
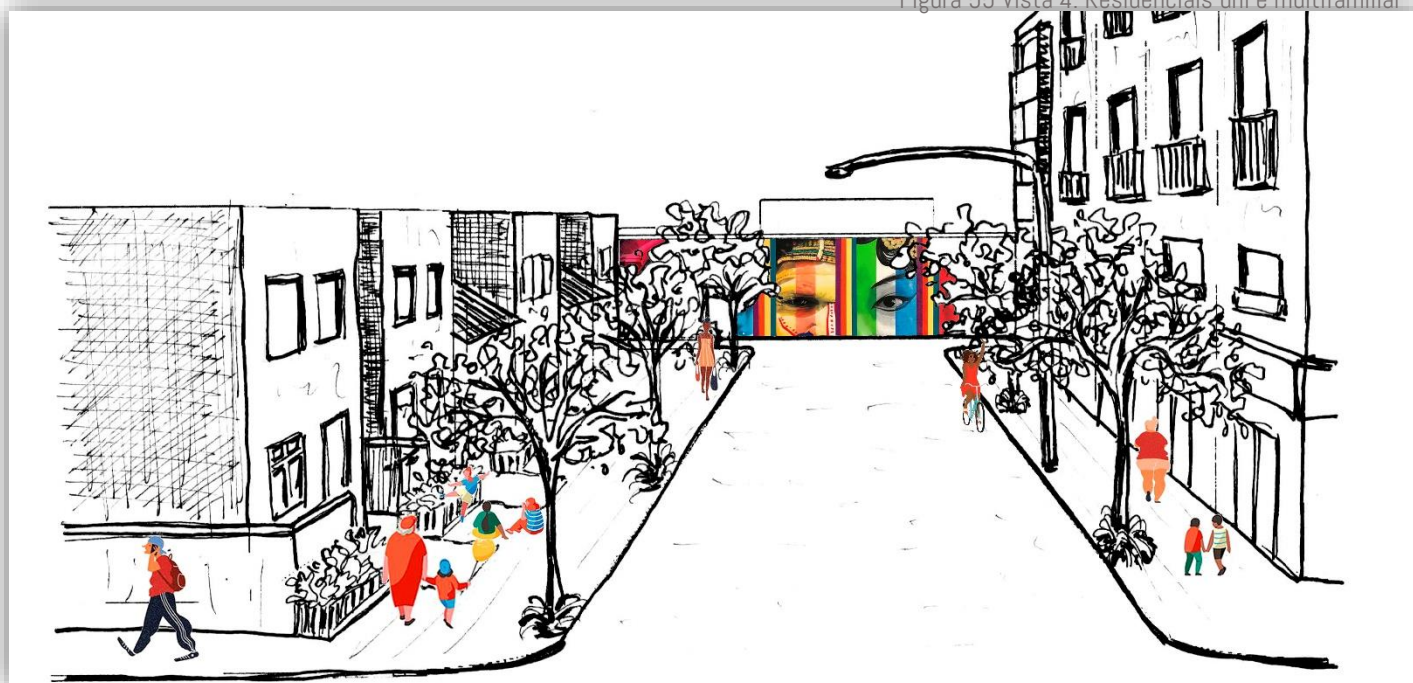
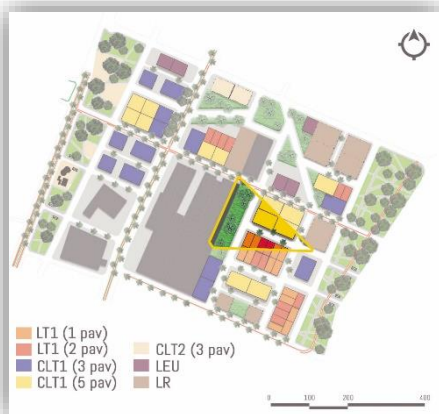


Figura 55 Vista 3: Rua de Vizinhança



Figura 55 Vista 4: Residenciais uni e multifamiliar



»» CONSIDERAÇÕES FINAIS

This is ourselves
Under pressure
Queen

Este trabalho consistiu em mais do que numa proposta de estrutura urbana voltada para o espaço público, na verdade, ele foi o meio que me permitiu investigar uma das primeiras questões que permearam, desde o início, todo o meu curso de Arquitetura e Urbanismo: pode o espaço físico influenciar, e quem sabe modificar, a vida em sociedade? As reflexões realizadas durante a proposta permitiram perceber que, apesar da inequívoca relação existente entre ambos, o sentido inverso ainda é muito mais assertivo. Principalmente, porque esta relação é parte de todo um complexo sistema que faz do urbanismo uma realidade interligada não apenas a fisicalidade da cidade e sua sociedade específica, mas a todo um conjunto de cidades, hoje globalizadas, presas a questões econômicas, políticas e culturais que moldam uma percepção ideal de pessoas e também de meio urbano.

Assim, começar este estudo pela cidade contemporânea foi de crucial importância para entender em que dinâmica vivemos e de que maneira tentamos, a todo custo, exprimir formas de nos organizar em sociedade. Desse modo, buscar caracterizá-la demonstrou como estas tentativas se refletem em exclusão, dispersão e fragmentação do espaço urbano. Características que facilmente se espacializam nos desenhos que conformam a cidade e tornam o espaço público aquilo que está mais próximo do seu reflexo e identidade. De modo geral, desde o movimento de críticas ao urbanismo moderno, intervenções sobre intervenções e ainda não se alcançou um estado que modifique as bases mais profundas da prática urbanística, ficando ela sempre devedora de um mercado “livre” e do capital. Ao mesmo tempo, o sistema social complexo que influencia e modifica o espaço físico nunca para de produzir seus resíduos ou vazios, material potencial para mais intervenção. Alguns desses espaços permanecem no tempo, parados, à espera, sob a expectativa de interesses vários e conflitantes, entre os quais o vencedor é o que tem mais poder, não o poder de serem muitos, mas o poder de terem mais.

O caso específico do DIA parece ser um desses à espera. Suas diversas capacidades enquanto localização e potencialidades enquanto configuração urbana são tão marcantes quanto a sua fisicalidade de divisa. Quanto mais de perto se olha, mais o distrito desponta como um lugar que separa, que desconecta e produz lado a lado duas realidades diferentes. No entanto, ao se abrir um pouco que seja o foco, salta aos olhos seu importante papel na mobilidade viária da cidade como construtor de fluxos e acessos para pontos diversos. Sendo assim, sua fisicalidade espera por uma intervenção e por que, dessa vez ela não poderia responder a expectativas diferentes do habitual? De forma, que se tornasse cada vez menos no espaço urbano usual da cidade contemporânea? Mudar a base. Uma nova concepção para as intervenções urbanísticas que coloque em primeiro lugar na pauta, simplesmente, as pessoas.

Se pararmos para pensar, uma mudança como essa não significa necessariamente inverter toda uma ordenação de coisas e novamente excluir aquilo que antes excluía. Na verdade, essa nova concepção é muito mais abrir a possibilidade para todos, por isso é democrática, cujo interesse, poderíamos dizer, é prover uma espécie de justiça social ao espaço urbano. Afinal, uma dimensão humana não põe de lado nem o automóvel nem a sociabilidade privada, mas também deve garantir ao ser humano as possibilidades de viver no meio público urbano, sozinho ou entre outros seres humanos. Por isso, a revisão da concepção de espaço público é tão necessária e urgente, pois é ele que nos proporciona exercer essas possibilidades. Ao mesmo tempo, ele também é o nosso maior desafio, já que é nele que mais se configura o resultado da dinâmica daquele complexo sistema social. Frente isso, o valor das tentativas é de suma importância mesmo quando os objetivos não são alcançados, já que a reflexão e o exercício realizados constroem conhecimento e experiência que contribuem para os ajustes de uma nova tentativa. Hoje, mais do que nunca, é preciso fazê-las. E remar contra a maré da sociedade que nos arrasta cada vez mais para as exclusões, as intolerâncias e a homogeneidade.

Nesse sentido, é que coloco também minha própria proposta. O encargo dessa tarefa fez-me encarar outras questões relevantes, como por exemplo, a necessária revisão de nossos parâmetros urbanísticos. Hoje baseados em regulamentações rígidas de construção, pouco ou quase nada se preocupam com o espaço público ou conseguem lidar com as complexidades da cidade contemporânea. Uma das maiores dificuldades foi, portanto, encontrar um meio de ressignificar

em mim esses regulamentos e padrões, pensar fora do âmbito costumeiro e ao mesmo tempo conseguir entender do que se tratavam aqueles novos parâmetros pretendidos. Conciliar desenho e espaço público para modificar a cidade, foi sempre o objetivo. A identidade dos novos parâmetros veio, assim, de outras experiências, da mesma maneira que os *Form-Based Codes* os regulamentos estabelecidos na proposta desse trabalho pretendem orientar a forma construtiva em sua materialidade e interação com o espaço público urbano. Por outro lado, não ousou denominar meus parâmetros estabelecidos na proposta como um exemplo de *form-based code*, simplesmente por reconhecer que faltou ter deles um maior conhecimento e uma reflexão aprofundada. No entanto, não me furto a deixar registrada a identificação que senti entre ambos os padrões.

Para chegar a essa definição de parâmetros foi intencional a imersão nas características que compõe o DIA, por isso a retomada do diagnóstico em análises síntese, que fariam muito mais sentido estarem próximas à apresentação da proposta e, por isso, constam no capítulo 5 e não no capítulo 2. A intenção foi de tentar enxergar o máximo de informações através do exame, não só do distrito enquanto objeto da proposta, mas da sua relação com seu entorno construído e natural. E a partir daí, possuir maiores e melhores fundamentos para orientar as estratégias projetuais.

Mas, é preciso dizer: é consciente que a proposta aqui exposta não está de forma alguma completa e nem resulta numa verdade ideal, exemplo a ser seguido. Como todas as ideias, ela está aberta e necessita sempre de maiores discussões e mais horas debruçadas sobre si, a fim de melhorar continuamente. Por outro, sabe-se: ela é necessária. Não porque é o único caminho a ser seguido, mas porque é preciso mais do nunca pensar diferente, enxergar a cidade como ela é e agir, na prática ou em projeto. Porque antes de tudo, como diz Pepe Mujica na epígrafe do capítulo 1, é preciso pensar e porque as duas dimensões fazem crescer o urbanismo.

Referências

DOCUMENTOS LEGISLATIVOS

SERGIPE. Lei N. 3.140, 23 de dezembro de 1991. Institui o Programa Sergipano de Desenvolvimento Industrial – PSDI, cria o Fundo de Apoio à Industrialização – FAI, e dá outras providências

SERGIPE. Decreto N. 29.935, 30 de dezembro de 2014. Dispõe sobre a consolidação do Decreto nº 22.230, de 30 de setembro de 2003, dispõe sobre a regulamentação da Lei nº 3.140 de dezembro de 1991, que institui Programa de Desenvolvimento Industrial – PSDI, cria o Fundo de Apoio à Industrialização – FAI, e dá outras providências

SERGIPE. Decreto N. 22. 230, 30 de setembro de 2003. Dispõe sobre a nova regulamentação da Lei nº 3.140, de 23 de dezembro de 1991, que institui o Programa Sergipano de Desenvolvimento Industrial – PSDI. E cria o Fundo de Apoio à Industrialização – FAI, face às alterações introduzidas pelas leis nº 3.377, de 15 de setembro de 1993, 3.590, de 27 de dezembro de 1994, 3.674, de 06 de dezembro de 1995, 3.680, de 20 de dezembro de 1995, 4.173, de 20 de dezembro de 1999, 4.525, de 01 de abril de 2002 e 4.914 de 25 de agosto de 2003, e 4.978, de 30 de setembro de 2003

SERGIPE. Decreto N. 1445, 20 de janeiro de 1969. Declara de utilidade pública para fins de desapropriação em favor da CONDESE, área de terras e benfeitorias situada no bairro “Grageru”, do município de Aracaju

CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL. Resolução N. 58, 21 de junho de 2017. Altera a regulamentação do uso das áreas do Distrito Industrial Aracaju – DIA e dá outras providências

TRABALHOS BIBLIOGRÁFICOS

AFFONSO, Nazareno S. N. S. et al. **Mobilidade, Inclusão e Direito à Cidade: novas conquistas**. Brasília/São Paulo: MDT/FNUR/IBDU. 2015

- AKAMINE, Rogério. A paisagem urbana, espaços livres cívicos: análise, critérios de projeto e avaliação. **Revista Paisagem Ambiente - Ensaios**. Universidade de São Paulo, n.5, 1994. p.93 - 120. Disponível em: <www.revistas.usp.br/paam/article/view/133787>. Acesso em: 20 jun. 2017
- ANDRADE, Victor. LINKE, Clarissa Cunha. (orgs.) **Cidades de Pedestres. A caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilônia Cultural Editora, 2017
- ARAKI, Felipe Asato. **Redesenvolvimento urbano, uma proposta para requalificação de antigas áreas industriais na Mooca e no Ipiranga**. Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, n.3, 2010. p. 186-218
- ARAUJO, Rozana Rivas de. **As relações entre as transformações econômicas e o ritmo da produção do espaço urbano**. Estudo de caso: Aracaju. 2011. 265p. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Programa de Pós-Graduação de Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011
- BARRETO, Rogério. O centro e a centralidade urbana - aproximações teóricas a um espaço em mutação. **Cadernos** - Curso de Doutorado em Geografia, Porto, v. 2, p. 23-41, jun. 2010. Disponível em: <<http://ler.letras.up.pt/site/default.aspx?qry=id04id1301id2313&sum=sim>>. Acesso em: 17 out. 2017
- BAUMAN, Zygmunt. **O Mal-estar da Pós-modernidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 1998
- _____. **Confiança e Medo na Cidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009
- BORJA, Jordi. Espacio Público y Derecho a la Ciudad. In: DEBATS EM TREBALL SOCIAL I POLÍTICA SOCIAL: PERIFÈRIES, 2012, **Programa**. Girona: Universitat de Girona, 2012. Disponível em: <https://debatstreballsocial.files.wordpress.com/2013/03/espacio_publico_derecho_ciudad_jordiborja.pdf>. Acesso em: 18 fev. 2018
- _____. **La Ciudad Conquistada**. Madri: Alianza Editorial, 2003
- BORJA, Jordi; Zaida, Muxí. **El Espacio Público, ciudad y ciudadanía**. Barcelona: 2000. Disponível em: <http://www.esdi-online.com/repositori/public/dossiers/DIDAC_wdw7ydy1.pdf> Acesso em: 19 fev 2018

- CARVALHO, Lygia Nunes. **As políticas públicas de localização da habitação de interesse social induzindo a expansão urbana em Aracaju – SE**. 2013. 223 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013
- DEL RIO, Vicente. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. *Arquitextos*, São Paulo, ano 02, n. 015.06, **Vitruvius**, ago. 2001. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>. Acesso em: 04 mar. 2019
- DUARTE, Fábio. SÁNCHEZ, Karina. LIBARDI, Rafaela. **Introdução à Mobilidade Urbana**. Curitiba: Juruá, 2012
- FAJARDO, Washington. Caminhabilidade e vitalidade urbana. In: ANDRADE, Victor. LINKE, Clarissa Cunha. (orgs.) **Cidades de Pedestres. A caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilônia Cultural Editora, 2017, p.103-115
- FARIAS, Talden Queiroz. Evolução histórica da legislação ambiental. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, X, n. 39, mar 2007. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=3845>. Acesso em out 2017
- FINATTI, Rodolfo. Distritos industriais no Nordeste do Brasil: tendências recentes de implantação e papel do poder público. In: CONGRESO IBEROAMERICANO DE ESTUDIOS TERRITORIALES Y AMBIENTALES, VI, 2014, São Paulo. **Anais Eletrônicos...** São Paulo: 2014. Disponível em < <http://6cieta.org/arquivos-anais/eixo1/Rodolfo%20Finatti.pdf>> Acesso em: 29 de ago. 2017
- FRANÇA, Sarah Lúcia Alves. **Estado e mercado na produção contemporânea da habitação em Aracaju-SE**. 2016. 354p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016
- JANUZZI, Denise de Cássia Rossetto; RAZENTE, Nestor. Intervenções urbanas em áreas deterioradas. **Revista Semina: Ciências Sociais e Humanas**. Londrina, v. 28, n. 2, jul/dez 2007. p. 147-154
- JÁUREGUI, Jorge Mario. **Megacidades, exclusão e mundialização: desde o ponto de vista da América Latina**. Jorge Mario Jáuregui - ateliê metropolitano. [200?]. Disponível em: <http://www.jauregui.arq.br/urban_design_portu.htm>. Acesso em 11 jan. 2019

- FIGUEIRA, Jorge. A EXPO 98 de Lisboa: projeto e legado. **Revista Arqtexto**. Rio Grande do Sul, n.16, jan/jun 2016. p.152-163. Disponível em: <UFRGS https://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/pdfs_revista_16/07_JF.pdf>. Acesso em: 08 dez. 2018
- GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013
- GEHL, Jan. SAVARRE, Birgitte. **A vida na cidade: como estudar**. São Paulo: Perspectiva, 2018
- HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014
- HEREÑÜ, Pablo Emilio Robert. **Sentidos do Anhangabaú**. 2007. 383 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2007
- JARDIM, Renata Maciel. **Revitalização de espaços urbanos ociosos como estratégia para a sustentabilidade ambiental: o caso do High Line Park no contexto do PlaNYC**. 2012. 180 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana e Ambiental) – Departamento de Engenharia Civil, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2012
- KOOLHAAS, Rem. **Três textos sobre a cidade**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2010
- LAUB, Claudia. La ciudad, los miedos y la reinstauración de los espacios públicos. **Revista Digital del Programa en Gestión de la Ciudad**, Catalunha, ano 2, Carajillo de la Ciudad, abr. 2010. Disponível em: <<http://cafedelasciudades.com.ar/carajillo/imagenes5/Carajillo%20de%20la%20ciudad%205%20La%20ciudad,%20los%20miedos.pdf>>. Acesso em: 22 fev. 2018
- MATOS E SILVA, César Henriques. **Espaços públicos fortes: transformações e ressignificações do centro da cidade de Aracaju**. São Cristóvão: Editora UFS, 2014
- MAYORGA, Miguel Y., FONTANA, Maria Pia. Espacios de centralidad y redes de infraestructura. La urbanidad en cuatro proyectos de centralidad urbana. **Revista Digital del Programa en Gestión de la Ciudad**, Catalunha, ano 16, Carajillo de la Ciudad, abr. 2010. Disponível em: <http://cafedelasciudades.com.ar/carajillo/imagenes16/_04_ART_MAYORGAFONTANA_carajillo.pdf>. Acesso em: 22 fev. 2018

MALATESTA, Meli. Caminhabilidade e segurança: o desafio do desenho urbano nas cidades brasileiras. In: ANDRADE, Victor. LINKE, Clarissa Cunha. (orgs.) **Cidades de Pedestres. A caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilônia Cultural Editora, 2017, p.69-81

MINISTÉRIO DE VIVIENDA Y URBANISMO. **Espacios públicos: recomendaciones para la gestión de proyectos**. Santiago: Editora Maval, 2009. Disponível em: <
http://www.minvu.cl/opensite_20111007123511.aspx?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br >.
Acesso em: 29 set. 2018

_____. **La dimensión humana en el espacio público: recomendaciones para el análisis y el diseño**. Santiago: 2017. (Serie Espacios Públicos Urbanos). Disponível em: <
http://www.minvu.cl/opensite_20111007123511.aspx?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br >.
Acesso em: 29 set. 2018

MONTANER, Josep. **Do diagrama às experiências, rumo a uma arquitetura de ação**. São Paulo: Gustavo Gili, 2017

MONTANER, Josep Maria; DIAS, Marina Simone. O direito ao espaço público. Princípios e exemplos. *Arquitextos*, São Paulo, ano 17, n. 203.02, **Vitruvius**, abr. 2017. Disponível em:
<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.203/6517>>. Acesso em: 19 fev. 2018

MUNIZ, Águeda. **Intervenções em áreas de desvalia: transformar para valorizar**. 2012. 473 f. Tese (Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. 2012

NOGUEIRA, Adriana Dantas. **Patrimônio arquitetônico e história urbana: ensaios sobre o patrimônio arquitetônico de Sergipe e sobre a estrutura sócio-espacial de Aracaju**. São Cristóvão: Editora UFS, 2006

PEDROSA, João Pedro de Figueiredo Lopes. **Parque das Nações: abordagem Precursora ao Desenho da Cidade Sustentável**. 2013. 316 f. Dissertação (Mestrado Integrado em Arquitetura) – Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade de Coimbra, Lisboa, 2013

PEREIRA, Ana Patrícia Faria. **O Parque das Nações em Lisboa: uma montra da metrópole à beira-Tejo**. 2013. 335 f. Tese (Doutoramento em Sociologia Urbana, do Território e do Ambiente) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2013

RENNÓ, Raquel. **Espaços Residuais: análise dos dejetos como elementos culturais**. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2013

REVISTA CODISE. **Compromisso com o desenvolvimento de Sergipe**. Aracaju: 2015

SECCHI, Bernado. **Primeiras Lições de Urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2016

SEGRE, Roberto. Espaço público e democracia: experiências recentes nas cidades de América Hispânica. *Arquitextos*, São Paulo, ano 05, n. 060.04, **Vitruvius**, maio 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.060/461>>. Acesso em: 19 fev 2018

SERDOURA, Francisco Manoel Camarinhas. **Espaço público, vida pública: o caso do Parque das Nações**. 2006. 382 f. Tese (Doutor em Planejamento Regional e Urbano) – Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2006.

SENNET, Richard. **Construir e habitar: ética para uma cidade aberta**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2018

_____. **Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. Rio de Janeiro: Editora Record, 1997

SOUSA, Tatiana Elizabeth Domingos de. **Vale do Anhangabaú: um estudo sobre o espaço construído e reconstruído**. 2018. 173 f. Dissertação (Pós-graduação em Urbanismo) – Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2018.

SOUZA, Fernando Antônio Santos de. **Formação, movimento e descompasso da rede urbana de Sergipe**. São Cristóvão: Editora UFS, 2015

_____. Um olhar sobre Aracaju em busca de um novo paradigma urbano. IN: FRANÇA, Vera Lúcia Alves. FALCON, Maria Luiza de Oliveira. (orgs). **Aracaju: 150 anos de vida urbana**. Aracaju: PMA/ SEPLAN, 2005, p. 41-51

SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2016

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Estruturação urbana e centralidade**. [ca. 2008] Disponível em: <<http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal3/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/04.pdf>> Acesso em 17out. 2017

_____. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Território**, Rio de Janeiro, n.4, p.27-37, jan/jul. [1998]. Disponível em: <http://www.laget.eco.br/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=6>. Acesso em 17 out. 2017

- VARGAS, Heliana C.; CASTILHO, Ana Luisa H. Capítulo 1. In: _____ (orgs) **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri, SP: Manole, 2009, p.1-51.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Andar nas cidades do Brasil. In: ANDRADE, Victor. LINKE, Clarissa Cunha. (orgs.) **Cidades de Pedestres. A caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilônia Cultural Editora, 2017, p.43-53
- _____. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012
- VASQUES, Amanda Ramalho. **Refuncionalização de brownfields: estudo de caso na Zona Leste de São Paulo - SP**. 2005. 160 f. Dissertação (Pós-Graduação em Organização do Espaço) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista. 2005
- VÁSQUEZ, Catalina Giraldo. **Reinterpretação de espaços subutilizados na cidade contemporânea: Análise dos vazios industriais de Medellín**. 2016. 233 f. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) – Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina. 2016
- VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: FAPESP, 2001
- VILAR, José Wellington Carvalho. **A expansão da área de consumo: a velha e a nova centralidade intraurbana de Aracaju (Brasil)**. [s.d.] Disponível em: < <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/resultadosbusqueda.php>> Acesso em 09 ago. 2017
- _____. Os espaços diferenciados da cidade de Aracaju: uma proposta de classificação. **Revista de Aracaju**, Aracaju, SE, n.9, p.87-99, 2002
- VITALE, Letizia. GARRAFOLI, Fábio Takayama. Áreas industriais em obsolescência: potencialidade para reconversão urbana ou mera mercadoria imobiliária? In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL URBICENTROS, III, 2012, Salvador. **Anais Eletrônicos...** Bahia: 2012. Disponível em: < www.ppgau.ufba.br/urbicentros/2012/ST229.pdf> Acesso em: 10 de jul. 2016
- WILHEIM, Jorge. Cidade o que há de novo? **Revista AU**. São Paulo, Ed. 137, 2005. Disponível em: <http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/137/urbanismo-22206-1.aspx>. Acesso em: 22 jul. 2018